أهم القضايا البحرية الصادرة
من المحاكم السودانية

جمع وإعداد وترتيب
محمد على خليفة
قاضى المحكمة العليا
ماجستير فى القانون البحرى
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

مراجعة وتقديم: عبد الرؤوف حسب الله ملاسي
قاضى المحكمة العليا – رئيس دائرة المحكمة العليا
ولايتي البحر الأحمر وكسلا

الطبعة الثانية ٢٠٠٣م
المكتب العربي الحديث
الاسكندرية – ت: ٤٨٤٦٤٨٩

بسم الله الرحمن الرحيم

قال الله سبـــحانه وتعالي في محكم تنزيله الاية (٤١) من سورة يسن : (وآيةُ لهُم أنّا حُملنُاَ ذُريّتهَمُ في الفُلك الُمَشحُونِ)

صدَق الله العظيم

وقال جلت قدرته في سورة فاطر الآية (١٢)

(وَترىَ الفُلكَ فيَه مَواخَرِ لتَبُتغوا من فَضلهِ ولَعلكَمَ تَشكُرَون)

صدَق الله العظيم

إهـــداء

إلــــــــى

- الأخ الفاضل المهندس / حمزة محمد عثمان الفاضلابى
  مدير عام هيئة المواني
- الأخــوة الإجلاء في القضــــاء الواقــف والجــالس ومستشاري وزارة العدل .
- كل قبطان أو بحار أو مهندس أو أندية حماية السـفن أو الوكـــــلاء البحريين ومموني السفن

شكر وتقدير

بعد أن نفذت الطبعة الأولى من كتاب أهـم القضايا البحرية الصادرة من المحاكم السودانية، أبدى لى بعض الزملاء مـن القضـاء الواقف والجالس، وكذلك وكلاء السفن، وطلاب الجامعات رغبتهم فـى اقتناء نسخ من هذا الكتاب، فانتهزت فرصة تواجدى بمصر التى شددت الرحال إليها لتحضير الماجستير فى القانون البحرى لإعادة طباعة هـذا الكتاب ولم أشاء إضافة أحكام جديدة لقلتها وأعدا لقارئ الكريم إن شـاء الله بتضمينها فى إصدارة أخرى.

وكم سعدت أثناء مناقشة هذه الأحكام عند دراسـة عقـد النقـل البحرى وأشخاص الملاحة البحرية وعقد العمل البحرى وخلاف ذلـك من أفرع القانون البحرى أن وجدت الإشادة من الدكتور مصطفى رجب والدكتور كمال حمدى وأسأل الله أن ينفع الجميع بما جـاء فـى هـذا الكتاب.

وأخيراً أشكر الحاج العربى والسيد صـاحب المكتـب العربـى الحديث على تفضلهم بطباعة هذا الكتاب.

والله وراء القصد.



بسم الله الرحمن الرحيم

تقديم

من الظواهر المعلومة لكل من يدخل مدينة بور تسودان أو يأتيها زائرا أو لأي غرض أنها تتميز بطبيعة وبيئة تختلف عن كل مدن السودان من كل النواحي باعتبارها (مدينة البحر) والتي يطلق عليها كثير من الأسماء المرتبطة بوجودهـــا في ساحل البحر الأحمر فيطلق عليها تارة (عروس البحر) وتارة (الثغر) وتـــارة (واجه السودان) حقيقة هي واجهة السودان ومدخل كل تجارتـــه وصـــادره ووارده وأكبر منفذ للداخلين والخارجين من والي السودان ومدخل لكل أبناء السودان ، فيها كل أهل السودان بمختلف مشاربهم وقبائلهم يعيشون جنبا إلى جنـــب مـــع أهـــل الشرق من البجة .. وهي ذات طبيعة غريبة أيضا لأنها لا تخلو من كل الأجانب من كل أجناس العالم بكل سحناتهم وكل لغاتهم الذين يأتونها علـــي ظـــهر الســـفن وتخرج يوميا من ميناء بور تسودان ومن ميناء سواكن الجديد حما انه من المناظر المألوفة التي لا توجد في أي مكان بالسودان هذه السفن الضخمـــة التـــي تغـــدو وترسو بالميناء وهذه الأطنان الضخمة من البضائع الصادرة والواردة.. كل ذلـــك صبغ الميناء بصفة وطبيعة متميزة كان لها أثرها في طبيعة وظـــروف التقـــاضي التي ترتبط بها المحاكم في التقاضي فالذي يحكم هو (القانون البحري) والقوانيـــن البحرية المرتبطة به كقوانين المواني وقوانين الجرف القاري والحـــدود الإقليميـــة الدولية للسودان نحو البحر بما ترتبه من حقوق والتزامات محلية وإقليمية ودولية ويغلب عليها الطابع الدولي في أغلب الأحيان فمحاكم البحر الأحمر هي المحـــاكم الوحيدة التي يغلب فيها العنصر الأجنبي بالنسبة للمتقـــاضين وبالنســـبة للقـــانون الواجب التطبيق في المنازعات البحرية وبالنسبة لتنازع القوانين الخاص والعام كما أنها المحاكم التي يرتبط فيها القاضي في الغالب بتطبيق أحكام وقوانين أجنبية غير

سودانية حسب نوع ومتطلبات النزاع الذي يحيل الفصل في المنازعة إلى قوانين أجنبية كما أن ارتباط العمل بالنواحي الجمركية والأمنية وبل السياسية جعل من التقاضي عبئا علي كل قاضى ينقل إلى بور تسودان فيجد نفسه أمام منازعات لم يسبق أن وجد مثيلا لها في أي مكان في السودان ويضطر إلى المخاطبة في قاعات المحكمة بلغة أجنبية أو الاستعانة بمترجم في بعض الأحيان لتباين اللغات ولتباين أطراف النزاع .. وهذا العبء زاد من وطئته أن السودان ليس لديه قانون (بحري) بالمعنى القانوني .. فقانون البحر أو القانون البحري السوداني سنة ١٩٦٠م هو مجرد إجراءات لا تكفى لوصف القانون أنه قانون بحري كما هو متعارف عليه في كل العالم وفي كل دولة بحرية كما أن الفقه البحري يرتبط بقواعد وأعراف دولية نادرا ما توجد بالمكتبة السودانية كما يرتبط باتفاقات دولية بحرية ملزمة للسودان بتوقيعه عليها وحتى التي لم يوقع عليها تحكم في واقع الحال العملي في نطاق المنازعات البحرية بالإضافة إلى التطوير السريع والمتجدد في قوانين البحر وتشريعاته بالتطور في نظم التجارة والاقتصاد الدولي .. ويقف القاضي حائرا في كثير بل أغلب الأحيان من أين يبدأ ؟ وأين ينتهي ولا يستطيع أن يجد مرجعا أو أي دراسات فقهيه سودانية ولا ملجأ له سوي الفقه البحري الدولي أو فقه الدول البحرية العريقة في المنازعات البحرية كإنجلترا - فرنسا - ومصر ..... الخ . وهي تتعدد بتعدد التشريعات الدولية وتعدد الرؤى الفقهية وكثرتها وصعوبة الحصول علي هذه المراجع أو متابعة الجديد والمتجدد فيها باجتهاد شخصي محض لا يفي بالغرض في كثير من الأحيان .. مما صاحب التطبيق كثير من التباين والاختلاف في وجهة النظر وبل تضاربت وجهات النظر وخاصة في ظل انعدام قانون أو تشريع بحري سوداني خاص بالبحر وأصبح العمل القضائي (اجتهاد شخصي) أو (اتباع لاجتهاد السابقين) من القضاة بغض النظر عن القناعة به .. فالقاضي الجديد الذي ينقل إلى محاكم البحر الأحمر



يواجه صدمه هذا الكم الهائل من التشريعات البحرية والاتفاقات البحرية والتطبيقات البحرية فأما أن يبحث له عن طريق باجتهاده الشخصي أو يضطر إلى الرجـــوع إلى محاضر الدعاوى التي خلفها القضاة الذين سبقوه فيتبع نفس إجراءاتهم بوصفها المرجع الوحيد له فتتشابه الإحكام والقرارات وطريق الفصل في المنازعات وبـــل حتى طريقة كتابة الأحكام والقرارات ولقد نادى كثير من القضاء بوجوب توفـير المراجع والقوانين والفقه البحري المتجدد الذي تتغير كل يوم للتطور الذي شـــمل كل نواحي العمل القانوني ٠٠ ومن المشاكل الحقيقية والمصاعب الحقيقية والمعاناة التي يعانيها القضاة ضاع الجهد في البحث والتنقيب عن الســند القــانوني لكتابــة الأحكام ويستعين القاضي في كثير من الأحيان بالمراجع التي يقدمـــها أطــراف النزاع ولا يملكها القاضي مما أثر فـــي ســرعة الأداء ، والمنازعــات البحريــة مستعجلة بطبيعتها لا تحتمل التأخير وأبسط مثال لذلك (أن الحجز البحري) مـــن أهم أبواب القانون البحري وفقهه ولا تخلو قرارات المحاكم من الحجز أو البيــع للسفن ما زالت محاكم القضاة تطبق عليها إجراءات الحجز العـــادي فــي قــانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م لعدم وجود إجراءات خاصـــة بــالحجز والبيــوع البحرية وتحضرني في ذلك حارثه طريفة تم فيها حجز سفينته وتقرر بيعــها ٠٠ وتعقدت الإجراءات فالقاضي يطبق علي بيع الســــــفينة (بيع العقار) مع وجود اختلاف كامل بين (السفينة والعقار) والمفروض (حتى أن تم افتراض أن الســفينة (تشبه العقار) فأنها (ليس بعقار) بحال من الأحوال ويجب أن تطبق النصوص فــي الحجز والبيع علي السفن في إطار مراعاة خصوصية السفن (بوصفها منقول فـــي الأساس) أو (منشاة عائمة) ٠٠ وحضر إلينا كابتن السفينة الأجنبية يتعجـــب مــن إجراءات المحكمة وسأل مستفسرا هل في المحاكم السودانية (يتم حجـــز الســفينة وبيعها مثل أي عقار في المدينة) كما أنه تساوي إجراءات حجز بيع (لوري أو عربة وبيع السفينة) ثم تساءل هل للعقار جنسية أو علم كالسفينة وهــل الســفينة

أرض سودانية وفقاً للقوانين السودانية ؟ وهل تقدر قيمة السفينة مثل العقار (أرضاً وعمارة) (أم ماء وعمارة) أم كيفاً ؟ وما هي الجهة التي تقوم بالتقدير جهة فنية ذات خبرة بحرية أم أي موظف محكمة وكثير من التساؤلات المماثلة التي يسألها المتقاضين الأجانب ونضطر إلى الإجابة عنها في كل يوم وكل ساعة .. ومن أثر التطبيقات القضائية علي حجز وبيع السفن شأنها شأن آي عقار في داخل السودان أو شأن أي مرفق محلي أن المحاكم السودانية في كثير في الأحيان كانت سبباً في عزوف الدول البحرية والسفن البحرية في التعامل البحري مع السودان أو دخول السفن للصادر والواردة وتحضرني هنا دعوة رفعت من بعض البحارة للمطالبة بحقوق عقد العمل البحري وتم حجز السفينة بميناء بور تسودان وقامت المحكمة بتطبيق قانون علاقات العمال الفردي سنة ١٩٨١م على النزاع واعتبرت أن فصل البحارة كان تعسفياً (لان الكابتن الأجنبي فصلهم من الخدمة في عرض البحر وفي ميناء عدن ودون أخذ موافقة مدير مكتب العمل بور تسودان) وتأييد هذا الحكم في المحكمة العليا مقررا إن (قانون العمل الفردي) وهو قانون بري سوداني واجب تطبيقه علي المنازعات البحرية والتي تختلق اختلافاً جذرياً في كثير في النواحي القانونية العقدية والإجرائية عن القانون البري فهل يعقل أن يطلب من سفينة أجنبية أن تخطر مدير مكتب العمل بور تسودان لأخذ موافقته علي الفصل وهي في عرض البحر أو حتى وهي راسية بميناء بور تسودان وعقد العمل تحكمه القوانين البحرية للدولة التى ابرم العقد في ظلها أو وفقاً لأحكامها وترتب علي ذلك الحكم مشاكل قانونية عديدة امتنعت بسببها السفن الأجنبية من الدخول إلى الموانى السودانية وجأرت هيئة الموانى بالشكوى والمتقاضين بالشكوى وأصحاب السفن وكل الجهات المسئولة في الدولة حتى صدر حكم جديد من المحكمة العليا عدل عن ذلك الفهم وكل ذلك سببه عدم توافر التشريع البحري السوداني والفقه البحري والمرجع البحري السوداني وبل أن كثير من القضاة لم



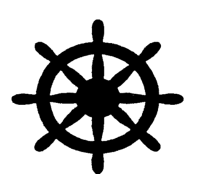
يحدث طوال حياته القضائية حتى مرحلة المحكمة العليا أن نظر مثل هذه المنازعات البحرية وليس لديه خلفيه عنها أو عن مراجعها وقوانينها مما جعل القضاة في كثير من الأحيان لا يلمون أو يفقهون طبيعة المنازعات البحرية في التطبيق .. كما إن خطورة التعامل البحري تمكن في ضرورة السرعة والاستعجال في الحسم فيها لأنها تنظر أمام المحاكم شأنها شأن أي دعوة مدنية عادية في الحاجة الماسة أو أي شراكه . الخ وقد ترتب على عدم مراعاة هذه الخصوصية وفقدان المراجع وكل الإمكانيات القانونية للفصل في هذه المنازعات أن تضررت الدولة في كثير من الأحيان بتوقف صادراتها ووراردتها الاستراتيجية مما كان له الأثر السالب اقتصاديا وبل سياسيا وأمنيا في حالات لا مجال لذكرها هنا .. وكل ذلك أصبح من الملح وبل من الضروري وضع تشريع بحري سوداني متكامل وهنالك مشروع أكتمل ما يزال معروضا على السلطة التشريعية لم يصدر حتى الآن كما أن المراجع البحرية والفقه البحري لا يتوافر في أيدي القضاة كما إن الاتفاقات الدولية المتعددة وتعديلاها لا يعلمها القضاة إلا بالصدفة والمراجع لا يعرف المصادر التي يحصل عليها منها ومعلوم أن شراء كتاب أصبح مسالة مستحيلة تماما .. كما أصبح في الملح نشر البحوث البحرية لنشر الأحكام القضائية لتعطي (قطره) من هذا العجز التشريعي في مجال المنازعة البحرية والقضاة مشتغلون بالفصل في العمل القضائي اليومي لا يجدون حتى القدرة علي الكتابة في أحكامهم ناهيك في البحث والدراسة كما أن السوابق البحرية السودانية مبعثرة هنا وهناك وكثير منها لم تنشر ولم تخذ العناية بنشرها بصورة مكتملة إلى أن جاء مولانا القاضي المجتهد محمد علي خليفة وشمر ساعد الجد وقرر أن يبدأ هذا العمل الذي طال انتظاره كما عهدناه مجتهدا باحثا صبورا له إسهاماته خاصة في مجال الفصل في المنازعات البحرية وأول السيل قطرة وهو عمل يتطلب متبعات أخرى نحو دراسات الفقه البحري والتوسع

فيها بما يثرى المكتبة القانونية السودانية في هذا المجال الذي لا أثر للفقه القضائي السوداني أثر واضح فيه من بين الدولة البحرية التي تملك تراثا بحريا وفقهيا فاق المحلية إلى العالمية .

ومن ثم اقدم لهذا الجهد الذي بذله القاضي المجتهد كبداية عمل وإنجـــاز وعطاء يحفز الجميع لإكماله لأنه مجرد محاولة وبداية لعمل كبير نحو تراث فقهي بحري قانوني يواكب العصر في القرن الحادي والعشرين .

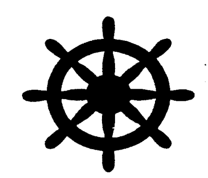
والله أسال أن يعين القاضي محمد علي خليفة وكل باحث في دروب الحق والعدالة أنه سميع مجيب .

عبدالرؤوف ملاسى
قاضي المحكمة العليا
ولايتي البحر الأحمر وكسلا



القسم الأول

- ❖ في تسجيل السفن وكيفية إثبات ملكيتها
- ❖ حافز التفريغ السريع وفق عقد المشارطة







بنك النيليين ضد مؤسسة صالح أحمد
م أ / ١ س م / ١٢٤ / ١٩٩٧
م ع / ط م / ١٩٦ / ١٩٩٧

المبادئ

١. لا يوجد سجل دولي معترف به كسجل لملكية السفن في نطاق الملاحة البحرية .
٢. سجل الملكية الوحيد هو السجل الوطني لكل دوله حتى يكون للسفينة المملوكة موطن وجنسية وعلم وبغير ذلك لا تستطيع الإبحار .
٣. هيئات التصنيف العالمية المعترف بها ليس لها صفة قانونية أو رسمية لإثبات ملكية السفينة وإنما مهمتها فحص السفينة بصورة دورية للتثبت من جدارة السفينة والاحتفاظ بدرجاتها الملاحية .
٤. شهادة تسجيل السفينة أهم مستند يحمله الربان ويعرضه على سلطات الميناء والجمارك عند القيام بعمليات الشحن والتفريغ وأيضا لمكتب التفتيش البحري .
٥. السجل الوطني هو أساس التسجيل الملكية السفن أما اللويدز فلا يعتبر نشراتها سندا للملكية .
٦. **السند الوحيد لإثبات موطن وجنسية السفينة والملكية هي شهادة التسجيل الصادرة من المصلحة البحرية الوطنية لدولة التسجيل التي قيدت السفينة في سجل السفن لديها.**
٧. **الصورية كما يعرفها القانون عموما هي ستر الحقيقية أو ستر التعامل أو التعاقد الحقيقي بإجراء ظاهر بحيث يأخذ الالتزام الظاهر الصورة الحقيقة المستترة وبالتالي إخفاء حقيقة المستند أو العقد والصورية كما تلحق بالعقود تلحق بالمستندات**

بسم الله الرحمن الرحيم

القرار في محضر الاستشكال

مؤسسة صالح أحمد محمد باعبود - جده - مستشكلون

ضد

بنك النيليين

محمد نعيم عبد الرحمن — مستشكل ضدهم

ورثة علي إدريس

الأسباب

أقام المستشكل ضدهم الدعاوى ٨٧/٣١٧ و ٨٧/٣١٨ ضد توكيلات باعبود للتجارة والملاحة مطالبين الحكم لهم بمبلغ ٧٩٠,٥٤٨ دولار وصدر الحكم بذلك المبلغ واصبح الحكم نهائياً حيث استنفذ كل طرق الطعن ومن ثم تقدم المستشكل ضدهم بطلب لتنفيذ ذلك الحكم وقد صرح التنفيذ وإعلان المدين للسداد وعند فشلهم قدم الدائن (٢) حجزاً تنفيذياً تمهيدياً لبيعها واستيفاء مبلغ التنفيذ من حصيلة البيع وعندها تقدم المستشكل بطلب فحواه إلغاء ذلك الحجز لان الباخرة المحجوزة تخصه ولا علاقة لها بالمدين ومن ثم استمعت لبينة الأطراف والتي من خلالها يتضح الآتي :

أن المستشكل ضدهم يعتمدون في إدعاتهم بان الباخرة الرشيد (٢) تخص المدينين ويعتمد في ذلك علي سجل اللويدز فهل يعتبر ذلك السجل القول الفصل في أمر تسجيل البواخر إي هل يعتبر المرجع لمعرفة مالك الباخرة ؟

لعل الإجابة علي ذلك بالنفي وذلك من خلال إفادات الشهود والتـــي مـــن خلالها نخلص إلى أن سجل اللويدز تدون فيه المعلومات عن الباخرة مـــن حيـث ملكيتها من التي ترسل إليه من قبل المالك والتي لا يتحرى فيها الدقة غالبا حيث أكد الشهود إن مالك أكثر من باخرة قد يسجل بواخر في أسماء مختلفة تهربا مـن الضرائب أو الحجز علي البواخر الشقيقات ما يعني عدم دقـه تلـك المعلومـات بالصورة التي يمكن الركون إليها ونستعرض ذلك بإيجاز علي النحو الأتي :

- شاهد المستشكل الأول أفاد حسبما ورد في سجل لويدز فان الباخرة كما جـاء بها (حاول المستشكل أن يدعى عدم صحة هذا المســتند واستشـهد بوفـاة المرحوم عبود محمد باعبود وما يزال اسمه مسجلا ونقول أن هذا لا يعنـــي عدم صحة المعلومات المسجلة وإنما ينصرف إلـــى متابعـة المديـن نفسـه للمعلومات التى تنشر عنه فكان عليه أن يخطر اللويدز بوفاة المرحوم عبـــود محمد عبود .

كل ذلك يؤكد لنا عدم دقة المعلومات المدونة في اللويدز بالصورة التي يمكن معـها القول بان تلك المعلومات بينة قاطعة لا يمكن إثبات عكسها).

من خلال ذلك السرد صحيح أن المستشكل لم يستطيع أن يثبـت بصـــورة قاطعة أنه المالك للباخرة الرشيد (٢) وبنفس القدر فان المستشكل ضدهم قد فشـلوا في إثبات أن الباخرة المذكورة تخص المدين وخاصة أن المحكمة ملزمة ببيع المال المملوك للمدين لاستيفاء مبلغ التنفيذ .

أما عن قول المستشكل حول ظهور الأطراف أمام المحكمة فهذا أمر كـان يمكن لمحامي المستشكل ضدهم أثارتــه أمـــام المحكمـــة فـــي مرحلـــة الســماع والاعتراض علي أي شاهد أو الاعتراض علي أن الزاهر لم يذكر أســـم مالكــها وهي الباخرة الزاهر (٤) على صفحة ٣٥٤ لم تشير النشرة إلي مالكها كما أفـــاد

أن نشرة اللويذر يمكن أن تكون مرشد للعمل بقدر مـــا يمكـــن أن يكـــون دعايـــة للخدمات التى تقدمها)

- أما الشاهد الثاني فقد جاءت إجابته افتراضية بخصوص صحـــــة المعلومـــات المدونة في اللويذر حيث أفاد (أي معلومات ترد في سجل اللويذر يفـترض أن تكون صحيحة ... أما التفاصيل المتعلقة بالقوانين فانه يفترض أنها ســـليمة ١٠٠%)

وجاءت إفادته لتهدم الاعتماد علي اللويذر كمرجع حول تسجيل البـــاخرة الرشيد (٢) حيث أفاد إن الشهادة المقدمة كمستند موقت لا يظهر فيه أسم لويـــذر لأنها مسجلة في رينا وهو سجل نظير للويذر .

وقد أقر المستشكل ضدهم بعدم دقة ذلك السجل من خلال مـــا جـــاء فـــي مرافعته الضـــافية حيث جاء علي صفحة ٩ منها (هذا المستند يدل علـــي أن توكيلات باعبود في بور تسودان وجـــدة وجـــهان لعملـــة واحـــدة وأن اختلفـــت التسجيلات وإن التسجيلات لا تدل علي واقع الحال على الصفة القانونية للشـــخص الماثل أمام المحكمة بل وطلب أي شاهد يرى أن بينته ضرورية أمام المحكمـــة إلا أن محامى المستشكل لم يثير كل ذلك في وقته بل قام بمناقشة كل الشـــهود الذيـــن مثلوا أمام المحكمة من قبل المستشكل .

بناء علي ما ذكر من أسباب تقرر المحكمة الآتي :-

١/ قبول الاستشكال .

٢/ إلغاء أمر الحجز التنفيذي للباخرة الرشيد(٢) .

جمال وداعة الله النيل
قاضي المحكمة العامة
١٩٩٧/٦/١٥م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / مصطفي عبد القادر رئيسا

السيد / محمد علي خليفــة عضوا

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن عضوا

المستأنف / بنك النيليين وآخرون

المستأنف ضده / مؤسسة صالح أحمد محمد باعبود

م أ/ أ س م / ١٢٤/١٩٩٧م

القـــــــــرار

٨ / جمادى الأولي / ١٤١٨هـ

٩ / ٩ / ١٩٩٧م

يستأنف الأستاذ / عثمان الشريف الحكم الصادر في دعوى الاستشكال من قاضي المحكمة العامة بور تسودان والقاضي في ٩٧/٦/١٥ في التنفيـذات ٩٥/٤ لقبول الاستشكال وإلغاء أمر الحجز التنفيذي علي الباخرة الرشيدي ويدور محـورة باختصار غير مخل في الأتي :-

١. الاستشكال دعوى قائمة بذاتها وقبول دعوى الاستشكال لا يتـم إلا بعـد أن يثبت المستشكل دعواه وفقا لقاعدة أرجحية البيانات وبالتالي فأن القضاء بقبـول دعوى الاستشكال مع التقرير القضائي بفشل المدعى (المستشكل في إثبـات ملكية السفينة قضاء مخالف للقانون).

٢. قدم المستأنفون ما يفيد بملكية المدين المستأنف ضدهم للباخرة وقد فصل ذلـك كابتن كمال وإن التسجيل باسم مؤسسة صالح أحمد صوري .

٣. لم يمثل المستشكل أمام المحكمة طوال الإجراءات ولم يقدم وكيلا عنه لمباشرة الخصومة واستعاض بقبطان السفينة المحجوزة وبالثالي لـم يقـدم خصومـة قانونية ويؤكد تهربه وعدم صحة دعواه .

٤. مؤسسة صالح أحمد مجرد أجزخانة لا ينبغي إن تمتلك سفينة وقد أوردنا فـي ص ٦ من المرافعة مأخذنا علي هذه الشهادة .

٥. لم تفرق محكمة الموضوع بين سجل ملكيات السفن بـاللويدز ودليـل أو مرشد ملاك السفن (اللويدز) ولقد قدمنا من كل المسـتندين وعلي لسان كـل من الشاهد عثمان عبد العظيم والشاهد كابتن حسن والشاهد فاروق أحمد علـي وثبت أن السفينة ليست مسجلة في ملكيات السفن (اللويدز) باسـم المستشـكل وإنما هي مسجلة باسم الزاهر (٢) ماريتا بم فاليتا مالطا وان شهادة العلم غير مشفوعة بأمر الشطب من هذا السجل وإنها بذلك لاتثبـت ملكيـة المستشـكل كالتفصيل المرتب الذي أورده كابتن كمال حسن محمد هو خبير وقبطان بحري أما دليل أو مرشد اللويدز هو الذي أدلي بها المدين نفسه .

٦. شهادة مصطفي ناجي أكد انه يتعامل مع توكيلات باعبود جدة ولم يتعامل مـع مؤسسة صالح أحمد هي شهادة لصالح المستأنفين .

٧. كرر إن التسجيل صوري قصد به أبعاد توكيلات بـاعبود . ويلتمـس مـن محصلة طلبه إلغاء قرار الحكم بقبول دعوى الاستشكال والأمر بشطبها وإعادة

الحجز علي السفينة لاسترداد باقي المبلغ المحكــوم بــه بعــد خصــم مبلــغ ٤٢٠,٠٠٠ دولار ثم دفعها لبنك الســـودان بالإضــــــافة إلــى الرســوم والأتعاب والمصاريف . من الجانب الأخر يرد الأستاذ / خالد محمــد نــور ساتى باختصار غير مخل بالأتي :-

١) لقد قدم المستشكل شهادة تسجيل مؤقتة للباخرة الرشيد (٢) والتي تعمل بها الباخرة منذ عام ١٩٩٣م ولم تعترض عليها أي جهة ملاحية مختصة وهـــي شهادة صادرة من ورارة المواصلات السعودية إدارة النقل البحري ومعتمـــدة ومسجلة لدي إدارة التفتيش البحري بهيئة الموانى البحريـــة وهـــي الوثيقـــة المعترف بها من قبل السلطات البحرية المختصة كما جاء من إفـــادة الشـــاهد فاروق بأن هذه الشهادة هي المعتمدة والمعترف بها من قبــــل إدارة التفتيــش البحري .

٢) لا يعقل أن تحجز محكمة التنفيذ باخرة مملوكة للغير .

٣) ظل المستشكل ضده يتعامل مع بواخر كل الأسرة دون فرز للملكية .

٤) لم يقدم المستأنفون أي دليل علي ملكية المدين للسفينة .

٥) سجلات اللويدز ما هي إلا سجلات إعلامية دعائية لحـــث مـــلاك الســـفن للتعامل مع شركة اللويذ في التأمين .

٦) الشاهد كابتن كمال حسن أفاد في أقواله انه طالما قدم المستشـــكل شـــهادة تسجيل مؤقتة للباخرة الرشيد (٢) فعليه أن يقوم باستكمال مستندات التســـجيل حتى يتمكن من تحويل السجل لاسمه في السجل العالمي ويقدم شهادة شـــطب للسجل القديم حتى يتمكن من استـــخراج شـــهادة تسجيل للباخرة علمـــا بأن الباخرة الرشيد (٢) مسجلة لدي المصنف الإيـــــطالي ريتا وهي الجهـة الوحيدة التي يمكن التأكد من خلالها عن المعلومـــات المتعـــلقة بالبـــاخرة وليـــس اللويذز لان كـــل مـــالك يمكن أن يختار المســـجل والمصنـــف

الدولي ويقوم بتقديم المعلومات المختصة بالباخرة وان شهادة التسجيل المؤقتة شهادة علم معمول بها في كل أنحاء العالم وليس بها ما يخل بتقديمها كشهادة تسجيل للباخرة الرشيد (٢) حتى ينتهي المالك من إجراءات التسجيل لدي المسجل الدولي والسلطات المعينة .

٧) لم يثبت الشاهد كمال حسن صورية المستند .

٨) قبطان الباخرة هو الممثل للمالك فوجوده يغني عن حضور المالك ويلتمس تأييد الحكم وشطب الاستئناف برسومه . ومن ثم اصبح الاستئناف جاهز للفصل فيه . صدر الحكم المطعون في ٩٧/٦/١٥ وقدم هذا الطلب في ٩٧/٦/٢٢ وحصل في ذات المواعيد وأكتمل المذكرات بالرد في ٩٧/٩/٣ وبالتالي جاء وفقاً للقيد الوارد في نص المادة ١٩٢ إجراءات مدنية فهو مقبول شكلاً من حيث الموضوع في تقديري أن هذا الطلب ينبغي الفصل فيه على النحو الأتي :

أولاً :-

برجوعنا إلى قانون نقل البضائع بالبحر ١٩٥٩م والقانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م وجدت أن الأخير يتحدث عن تسجيل السفن السودانية لذا لابد من اللجوء إلى كتب القانون البحري وإلى اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن الصادر في ديسمبر ١٩٨٠م ولم نجد أن السودان قد وقع عليها وإلا لصارت قانون نافذ في غياب وجود نص . وفقاً لنص المادة ١٢ معاملات مدنية كما أن مشروع القانون البحري لم يري النور بعد لذلك نعتمد في الوصول إلى القرار السليم إلى ما تيسر لنا من كتب القانون وعلي هدى الاتفاقية الدولية وروحها باعتبار أن القانون البحري بصفة عامة ما هو إلا مجموعة الأعراف البحرية التي استقرت منذ القدم وجري العمل بها بالإضافة

إلى الاتفاقيات الدولية والفقه القانوني العام فمبادئ القانون البحـــري (مبـــادئ عالمية) بحيث يتعذر القول بوجود قانون بحري مصري أو آخر بريطـــــاني أو آخر أمريكي فالمبادئ واحدة والقواعد واحدة .

ثانيا :-

جوهر الاستئناف ينصب حول ملكية السفينة الرشيد (٢) هل هي مملوكة للمستشكل وبالتالي هو الغير وليس طرفا في تنفيذ الحكم أم مملوكة للمدينين ؟

يثبت تسجيل السفينة بشهادة تعطيها مصلحة النقل لمالك السفينة وتشـــتمل علي جميع البيانات المدونة في سجل السفينة ويجب الاحتفاظ بهذه الشـــهادة فـــي السفينة وتقديمها إلى مصلحة النقل أو مكاتب التسجيل لمجرد وصول السفينة . وقد جاء في المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بشروط تســـجيل الســـفن ، وعرفت المالك أو (مالك السفينة) أي شخص طبيعي أو اعتباري مسجل في سجل السفن لدي دولة التسجيل بصفته مالك سفينة ما لم يذكر غـــير ذلـــك بوضـــوح وعرفت دولة التسجيل (الدولة التي قيدت سفينة ما في سجل السفن لديها وعرفـت سجل السفن بأنه المسجل الرسمي الذي تسجل فيه أو السجلات الرسمية التي بـها التفاصيل المشار إليها في المادة ١١ من الاتفاقية (هي أسم الســـفينة الســـابق والتسجيل السابق ومكان ميعاد التسجيل وبنائها والمواصفات وعنـــوان وجنســـية المالك ... الخ) وعرفت الإدارة البحرية الوطنية بأنها أية هيئة أو وكالة تابعـة للدولة تنشئها دول التسجيل وتكون عملا لتلك التشريعات مسئولة في جملة أمـــور عن تنفيذ الاتفاقيات المتعلقة بالنقل البحري وعن تطبيق القواعد والمعايير المتعلقـة بالسفن الخاضعة لولايتها ورقابتها مثل المصلحة البحرية (التفتيش البحري) عندنا في السودان المشار إليها في المادة الرابعة من القانون البحري لسنة ١٩٦١م وفقا للفصل الثالث من القانون البحري لسنة ١٩٦١م من واجباتها تسجيل السفن البحرية



وإصدار الشهادات المتعلقة بذلك وتعيين المسجل وتسجيل التعديلات والتنفيذات في البيانات المسجلة للسفن وفي إلغاء التسجيل واعتماد الشهادات والرخص الأجنبية أذن المحك لاثبات ملكية السفينة هو شهادة السجل الصادرة من المصلحة البحرية الوطنية لدولة التسجيل التي قيدت السفينة في سجل السفن لديها . وليس مع احترامنا الأكيد للأستاذ العالم عثمان الشريف والقبطان كمال حسن الاعتماد علي شهادة اللويذر فالمستشكل قدم مستند (٢) هو عبارة عن شهادة للسفينة المحجوزة حجزا تنفيذيا يثبت ملكيته لها وصادر من الإدارة البحرية الوطنية لدولة التسجيل هي السعودية وهذه الشهادة (م مستشكل ٢) ، تعد مستند رسمي فقد جاء في كتاب القانون البحري للدكتور حسن الماحي) ٠٠ كذلك تعتبر هذه الشهادة مستندا رسميا علي ملكية السفينة لمن صدرت باسمه ذلك إنها لا تصدر إلا بعد التأكد من ملكية وجنسية طالب التسجيل للسفينة بناء علي فحص ودراسة المستندات المقدمة منه (وبالتالي نجد أن هذه الشهادة حجة علي الجهة التي أصدرتها وعلي الكافة بما دون فيها ما لم يثبت تزويرها المادة (٤١) إثبات لسنة ١٩٩٣م ولم يطعن المستأنفين بتزوير المستند إنما دفعوا بصورية المستند فأننا نقرر إن عبء إثبات الصورية يقع علي عاتق مدعيها وكفاية أدلتها يستقل به قاضي الموضوع وفق تقديرية لان تقدير أدلة الصورية وتحصيل فهم الوقائع في الدعوى من سلطة محكمة الموضوع متي أقامت قضاءها علي أسباب سائغة بعبارة أخرى تقدير أدلة الصورية وكفايتها واستخلاص ما تراه المحكمة من أقوال الشهود من سلطة محكمة الموضوع متي كان قضاؤها مستخلصا استخلاصا سائغا لا يخالف الثابت بالمستندات . وفي معني الصورية يقول د.السنهوري في مؤلفه الوسيط ج٢ص١٠٧٥ وما بعدها (أي إن أحد المتعاقدين يلجأ عادة إلى الصورية عندما يريد إخفاء حقيقة ما تعاقد عليه بسبب قام عندهما) من هنا وجد :

١/ العقد الظاهر : وهو العقد الصوري .

٢/ العقد المستتر : وهو العقد الحقيقي وتسميه المحاكم المصرية عادة ورقة الضد
وشروط تحقق الصورية ١/ أن يوجد عقدان أو موقعان إتخذ فيهما الطرفان .
والموضوع أو الشرط هي ٢/ أن يختلف العقدان من حيث الماهية أو الأركان .
٣/ أن يكونا متعاقدين فيصدرا معا في وقت واحد .
٤/ أن يكون أحدهما ظاهرا علنيا وهو العقد الصوري.
والأخر مستتر سريا وهو العقد الحقيقي ولم يقدم المستأنفون آيه بينة علـــي هــذه الصورية وبالتالي الدفع بالصورية وقرار محكمة الموضوع في عــــدم الالــتزام بإجابة طلب تحقيقه متي وجدت في ظروف الدعوى ما يكفي لاقناعها بعدم جديتــه يكون قضاء صارف صحيح القانون وبالتالي باستقراء بينة طرفي الدعوى وبينـــة مسؤول التفتيش البحري كابتن فاروق الذي يعتمد شـــهادة التســـجيل الأجنبيـــة م مستشكل (٢) نجد أن المستشكل وفقا لمبدأ ترجيح البيانات بمستند رسمي لم يطعن فيه بالتزوير ولم تثبت صوريتة وبينة شهوده استطاع إثبات ملكية للسفينة الرشـــيد (٢) وأنها لا تخص المدين هو من الغير ولم يكن طرفا في هذا التنفيذ .

ثالثا :-

بخصوص عدم ظهور المستشكل ويخاصم في الدعوى مما يدل علي تهربه وفشل دعواه اتفق تماما مع الأستاذ محامي المستشكل خالد محمــــد نـــور فـــي أن القبطان يقوم مقام المالك للسفينة وهو الذي يمثله أمام المحاكم وقد جاء في كتـــاب القانون البحري المرجع السابق ص ١٣٦ ، كما يمثل الربان المجهز أمام القضـــاء فالربان هو الذي يقاضي أو يقـــاضي باســـم المجـــهز عـــن ســـائر التصرفـــات والارتباطات التي تتعلق بالسفينة وذلك دون ذكر أسم المجهز في أوراق الدعـــوى (وعلى وجه الاستهداء فقد جاء في مشروع القانون البحري السوداني فـــي المـــادة ٨٠ منه (يعتبر الربان نائبا عن المجهز في المكان الذي لا يوجد فيه هذا الأخـــير



ويمثله أمام القضاء أو وكيل عنه ويمارس الصلاحيات التي قدرها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة ولا يحتج بأي تحديد لهذه النيابة على الغير حسن النية وبالتالي ظهور الربان مخاصما في الدعوى يغني عن حضور المالك) .

عليه مما تقدم وفقا لمستند التسجيل الصادر من الإدارة البحرية الوطنية في دولة التسجيل التي قيدت فيه السفينة في السجل الرسمي للسفن وهو مستند رسمي لم يطعن فيه بالتزوير أو تثبت صوريته نرى اتفاقاً مع محكمة الموضوع في النتيجة مع اختلاف في التسبب معها وبالتالي لو وافق الزميلين المحترمين أرى أن نؤيد الحكم ونأمر بشطب الاستئناف برسومه . ويخطر الأطراف .

محمد علي خليفة

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

أوافق زميلي العالم محمد علي في مذكرته الضافية تسبيبا ونتيجة

نادية سليمان عبد الرحمن

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

١٩٩٧/٩/٢٩م

أوافق

مصطفي عبد القادر

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

١٩٩٧/٩/٣٠م

الأمر النهائي :-

(١) نؤيد حكم محكمة الموضوع .

(٢) يشطب الطلب برسومه .

(٣)يخطر الأطراف .

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف
بور تسودان
ورئيس الدائرة
٣٠/٩/١٩٩٧م

بسم الله الرحمن الرحيم

في المحكمة العليا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكسلا

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / عبدالرؤوف حسين ملاسى رئيسا

السيد / محمد صالح علي عضوا

السيد / محمد صالح محمد عضوا

بنك النيليين وآخرون ....طاعنين

/ ضد /

مؤسسة صالح أحمد محمد ...... م.ضدها

(م ع / ط م / ١٩٦ / ١٩٩٧م)

الحكم

١٩٩٨/٢/٨

قام الطاعنون بالحجز علي الباخرة (الرشيد ٢) تنفيذا لعدة أحكام نهائية كانوا قد حصلوا عليها في مواجهة توكيلات باعبود التجارية جدة لسداد مبلغ ٧٩٠,٥٤٨ دولاراً أمريكيا بالإضافة إلى الرسوم والأتعاب .



استشكل المطعون عليهم (مؤسسة صالح أحمد محمد باعبود) وقالوا بأنهم ملاك الباخرة المذكورة وليس المدينين (توكيلات باعبود) .

وبعد سماعها لرد الطاعنين قامت محكمة الموضوع وبصبر واناه بسماع دعوى الاستشكال وتوصلت إلى قبولها وإلغاء أمر الحجز التنفيذي علي الباخرة المذكورة. وقد تأيد هذا الحكم بواسطة محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر المؤقرة ومن ثم لجأ إلينا الدائنون بهذا الطعن عن طريق محاميهم الأستاذ المحترم عثمان محمد الشريف وهو طعن بذل فيه مقدمه الكثير من الجهد القانوني المقدر وهو يقوم في جوهره علي الأتي :

(١) إن محكمة التنفيذ ذكرت صراحة بأنها غير مقتنعة بأقوال - المستشكلين ومع ذلك أصدرت قرارها بقبول الاستشكال وهذا لا يصح قضاءاً فمتى فشل الادعاء في إثبات دعواه حكم بشطبها وقد جاءت محكمة الاستئناف لتتدخل في قناعات محكمة الموضوع وتصدر حكمها استناداً إلي أسباب جديده .

(٢) إن فيما ذهبت إليه محكمة الموضوع وأيدتها فيه محكمة الاستئناف من أن (علي الدائن إثبات إن السفينة المحجوزة مملوكة للمدين فان فشل في ذلك كانت السفينة مملوكة للمستشكل) مخالفة ظاهرة لاسس الإثبات المقررة قانوناً .

(٣) أم ما ذهبت إليه محكمة الاستئناف الموقرة بشأن مستند - مستشكل (١) لم يكن موفقاً وذلك للأسباب الآتية :-

(أ) يذهب الحكم المطعون فيه إلى أن شهادة التسجيل المقدمة هي مستند رسمي لا يجوز الطعن فيه إلا بالتزوير في حين أن مستند صادر من خارج السودان ولا يجوز قبوله في السودان وفقاً لمعني وتطبيقات المادة (٤٠) مقروءة مع المادة (٤١) من قانون الإثبات لعدم إلمام المحاكم السودانية بالقانون الأجنبي

وقواعد أحكام إثبات أو إخفاء صفة الرسمية علي المستندات مما يجعل الحكم المطعون فيه مجافيا للصواب .

(ب) إن الرسمية تعني إن يصدر المستند من موظف عام السودان في حدود واجبات وظيفته واختصاصاته التي يمكن للمحاكم السودانية أن تقف عليها ولا يكفي القول بأن السفينة المحجوزة دخلت ميناء السودان بمقتضى هذا المستند للقول بأنه مستند رسمي.

(٤) إن مستند مستشكل (١) لا يعد شهادة ملكية بدليل أن وكيل شركة "اللويدز ابرز سجل العضوية العالمي الخاص بملكيات السفن وقد بان منه إن السفينة المحجوزة ليست مملوكة للمستشكل وإنما مملوكة لشركة الزاهر ماريتا يم علما بأن المعلومات التي يشتمل عليها هذا الدليل يوفرها ملاك السفينة بغرض نشرها في (دليل اللويدز) ولذا فأنه كان يتعين علي توكيلات باعبود أن تمد (الدليل) بما يفيد بان المرحوم عبود محمد باعبود قد توفي إلى رحمة مولاه وذلك حتى لا يظهر أسمه في (دليل اللويدز) .

(٥) أكد الخبير البحري بأن مستند مستشكل (١) طالما أنه لا يحمل اسم المستشكلين فهو لا يعد شهادة ملكية وإنما يعد شهادة علم فقط .

(٦) لقد كشفت البينة أن مستندي مستشكلين (١) و(٢) يختلفان في التواريخ وإن هنالك شطبا ظاهرا عليهما . مما يضعف قضيتهم كما وإن المستند (٢) وهو عبارة عن شهادة (علم) لم يكن موجودا أصلا عند توقيع الحجز علي السفينة لاول مرة في أغسطس ١٩٩٥م مما يؤكد بأنه مستند مصطنع فقد صنع بعد صدور الحكم وتوقيع الحجز علي السفينة قبل إخلاء سبيلها لأول مرة وذلك بغرض تمكين المستشكلين وصاحبها أصلا هو أبن مالك أسم العمل المدين)

(٧) أخفقت محكمة الاستئناف الموقرة في وصفها للشهادة (مستند مستشكل (١) وقولها بأنها شهادة تسجيل وفي وصفها للمملكة العربية السعودية بأنها دولة



التسجيل في معني أحكام وقواعد القانون البحري في حين أن شهادة العلم تختلف عن شهادة التسجيل إذ أن الأولي لا يهتم مصدرها بضرورة شطب الملكية المسجلة في اللويدز تحت أسم مالك آخر مختلفا تماما عن المالك تحت شهادة العلم .

(٨) استندت محكمة الاستئناف في حكمها إلى أراء وشرائح القانون البحري المصري وإلى الاتفاقية الدولية المشار إليها في الحكم وهو استناد جانبه الصواب من حيث أن كل من أراء شرائح القانون المصري والاتفاقية المذكورة لم يقرروا إن شهادة العلم دون شهادة تسجيل الملكية حجة علي الكافة أو إن شهادة تسجيل العلم لا يلزم فيها تمام إجراءات الشطب في السجل

كما وأنه لعل في مثول المستشكل نفسه وتقديمه لعدة مستندات ليس من بينها إقرار منه بملكية السفينة أو شهادة المباني أو عقود البيع السابقة وفقا لنص المادة (٩) من القانون البحري لسنة ١٩٦١م ما يؤكد إن إجراءات تسجيل العلم ليست إجراءات تسجيل ملكية في معني القانون وبالتالي فهي ليست حجة علي الكافة بالمعني القانوني الوارد بقانون ١٩٦١م وسائر القوانين البحرية الأخرى .

أتحنا الفرصة للمطعون عليهم فجاء ردهم علي لسان محاميهم الأستاذ المحترم/ خالد محمد نور وهو يضم بين دفتين الكثير جدا من المبادئ القانونية البحرية ويتصدى في عنف (ود ود) لكل ما أثاره الطاعن . ولطول الرد أرى أن نتصدى له أثناء البحث في أسباب الطعن .

إن الطعن في شقية الأول والثاني يحكمها قانوني الإجراءات المدنية والإثبات فالأول منهما مردود عليه بما ورد في أسباب الحكم نفسه . فالعبارة التي جاء بها الحكم وتمسك بها الطاعن تقول (من خلال ذلك السرد يثبت أن المستشكل لم يثبت بصورة قاطعة انه المالك للباخرة ، الرشيد (٢) فليس المطلوب أن يثبت المستشكل ما يدعيه بصورة قاطعة وإنما يكفي أن تكون قضية راجحة علي قضية

الطرف الآخر . ولذلك فان العبارة التي أوردتها محكمة الموضوع في هذا الشأن لم يكن المقصود منها فشل المستشكل في إثبات دعوى الاستشكال وإلا كانت النتيجة الطبيعية لذلك هو شطب دعوى الاستشكال وإنما الذي يبين ما يرجح على قضية المستشكل ضده مما جعله يفوز بذلك القرار بقبول دعوى الاستشكال (راجع المادة ١٣ إثبات) .

أما الطعن في وجهة الثاني وهو الخاص بالإثبات فأني أجد نفسي في اتفاق تام مع ما ذهب إليه الطاعن إذ يقع علي المستشكل عبء إثبات تملكه للمال المحجوز وليس علي المستشكل ضده أن يثبت العكس إذا فشل في ذلك فإن المال المحجوز يكون للمستشكل .

إن الاستشكال يؤدى إلى خصومة قائمة بذاتها ولذلك يعتبر دعوى منفصلة بغرض الطعون .

ومن ثم فإن إثباتها يكون علي عاتق المستشكل إذ انه يكون بمكانة المدعى في الدعوى ولذلك يقع عليه عبء إثباتها ومن ثم فان القول بخلاف ذلك لا يكون صحيحاً ولبيان مدى اثر الفهم الخاطئ هنا لابد من التعرض للجوانب الأخرى من الطعن .

جاء الطعن في وجهه متضمناً ما يفيد بأن مستند مستشكل (١) لا يعد مستنداً رسمياً في معني المادتين (٤٠)(٤١) من قانون الإثبات مع ذلك اعتمدته محكمة الموضوع ومن بعدها محكمة الاستئناف مستنداً رسمياً .

كما نعلم فان هنالك اسساً قانونية دولية ومحلية تحكم دخول السفينة الموانى المختلفة للعالم . وبالطبع لا يستقيم أن نطلب من كل سفينة أن تحمل شهادة تسجيل صادرة من نفس البلد الذي تريد دخول موانيه إذ إن شهادة التسجيل وثيقة معترف بها دولياً فهي تمثل رخصة بالنقل البحري . وإذا كان هنالك شك حولها وهو قل ما يحدث فانه يمكن التحقق من صحتها من خلال البيانات التي تتضمنها وكذلك من

الجهات المسجلة وشركات التصنيف والتامين مثل اللويدز وريتا إذ غالبا ما تحمــل وثائقها معلومات كافية عنها .

ولذلك لا يصح البحث عن (رسميتها) من خلال نص المــادتين ٤٠ و ٤١ من قانون الإثبات إذ أن الرسمية هنا قاصرة علي المستندات المحلية التي تصــدر في السودان وممثلوه بالخارج فهي تلك المستندات (التي يثبت فيها شخص مكلــف بخدمة عامة ما يتم علي يديه أو تلقاه من ذي الشأن وذلك طبقا للأوضاع القانونية وفي حدود سلطته واختصاصاته) . فالقول بأن شهادة التسجيل يجـــب أن تكــون رسمية وفقا لقوانين البلاد لا يستقيم علي وجه كامل مع المستندات الأجنبية إذ علينا حينئذ أن نتثبت من أن الجهة التي أصدرتها مكلفة بخدمة عامــه وهــذا يقتضــي البحث في قوانين البلاد التي أصدرتها .

لذلك فإن السماح بدخول السفينة الأجنبية مواني السودان يعني بأن الجهات المخولة قد تحققت من صحة المستندات التي تحملها فيما يختص بر سميتها وقبولها وفقا للقانون البحري السوداني . لذلك فلا أجد أن ثمة ما يبرر البحث فــي مســألة (الرسمية هذه اللهم إلا إذا كانت شهادة التسجيل صادرة بالسودان) .

أما الطعن في وجوهه الأخرى باستثناء الوجه السادس منه وهو الخــاص بالوصف القانوني في المستند مستشكل (١) فأني أتعرض لهذه المسألة واضعا فــي اعتباري ما ورد في عريضة الطعن والرد عليها .

جاء في قضية المستشكل بأن السفينة الرشيد(٢) التي تم الحجــز عليــها تخص مؤسسة صالح أحمد محمد باعبود وقدم مستند مستشكل (١) قال بأنــه هــو شهادة تسجيل السفينة المذكورة بالمملكة العربية السعودية وجاء في قضية الدائنيــن بأن هذا المستند لا يعدو أن يكون شهادة علم بعد أن تحقق بأن سجلها وفقــا لمــا أشارت إليه المنشورات الدولية للويدز تحمل اسم مالك ليس المستشكلين هم شــركة الزاهر ماريتايم ورأت محكمة الاستئناف الموقرة عدم دقة منشــورات اللويــدز إذ



تعتمد علي المعلومات التي يمدها بها الملاك وإذا لم يقم المـالك الجديـد للسـفينة بتعديل هذه المعلومات السابقة .

وللتحقيق من طبيعة المستند المذكور لابد من أن نبين ماهية الاختلاف بين شهادة العلم وشهادة التسجيل .

نقرر أولا بأن القانون الواجب التطبيق هو القانون البحري السوداني سنة ١٩٦١م وفقا لنص المادة ٣ منه والتي تقرر تطبيق هـذا القـانون علـي السـفن السودانية والأجنبية علي السواء شريطة أن تكون هذه الأخيرة راسية داخل الميـاه الإقليمية السودانية أو مبحرة فيه علي أنه يجب أن يلاحظ دائما بأن تطبيـق هـذا القانون علي السفينة الأجنبية لا يكون إلا بالقدر الذي تنطبق عليه هذه النصـوص فقط . فإذا كانت السفينة مسجلة من الخارج فلا يجوز إلزامها مثلا بالتسجيل فـي السودان .

إذا كان الأمر كذلك فماذا تعني شهادة العلم التي قال بها الطاعنون واقـع الأمر انه ليس هنالك ما يسمي بشهادة العلم وكل ما الأمر أن رفع العلـم يعكـس جنسية السفينة وبدونه لا تستطيع السفينة الإبحار أو دخول أية ميناء لأنها تكـون حينئذ مجهولة ويكفي جنسية ربانها أو طاقمها لإخفاء صفة الجنسية عليها .

ووفقا للقانون السوداني فانه يشترط لاعتبار السفينة سودانية شرطان هما :-

(١) أن تكون مملوكة لسوداني سواء أكان شخصا طبيعيا أم معنويـا بالشـروط المنصوص عليها بالمادة (١٦) من القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م

(٢) أن تسجل السفينة في السودان وفقا للشروط المنصوص عليها في المـادة (٦) وما بعدها من القانون المذكور .

بتحقق هذين الشرطين يكون للسفينة رفع العلم السوداني .



إذن فالتحقق من جنسية السفينة يكشف عنه علم السفينة ولذلـــك نصـــت المادة ٢٣ من القانون علي أنه :

(لا يجوز لسلطات الميناء أن تمنح أذن السفر لأية سفينة أجنبية إلا بعد أن يبيـــن ربانها جنسيتها ولهذه السلطات حجز تلك السفينة إذا حاولت مغادرة الميناء بـــدون ذلك الإذن)

وتعود أهمية تحديد جنسية السفينة إلى تحديد القانون الواجب التطبيق علي الوقائع والتصرفات التي تحدث علي ظهرها وهي في عرض البحر كما وإن قانون جنسية السفينة له أهميته عند تنازع هذا القانون مع قوانين إقليم دولة الميناء التـــي ترسى عليها السفينة . علي إن حل هذا التنازع يكون عن كل حالة علـــي حـــده . وتصبح لقانون علم السفينة أهمية كبرى في حالات الرهن البحري والمنازعـــات المتعلقة بمباشرة حقوق الامتياز البحرية وانقضائها وعلي عقود العمل البحري التي تبرم في ميناء أجنبي بغض النظر من جنسية المـــلاح راجـــع مؤلـــف الدكتـــور مصطفي كمال طه / الوجيز في القانون البحري ١٩٥٨م ص ٤١ وما بعدها .

وعلي هذا فأنه يمكن القول بأن علم السفينة يكشف عن جنسيتها ولكنـــه لا يكفي وحده في ملاحة السفينة .

أما شهادة تسجيل السفينة فهي الشهادة التي تسمح لها بالإبحار والعمـــل في مجال النقل فهي بمثابة الرخصة بالعمل البحري وكذلك يشترط دائما أن تكـــون من بين المستندات التي تحتفظ بها السفينة وعادة ما تشتمل شهادة التسجيل علـــي المعلومات الأساسية للسفينة ومن بينها أسمها واسم مالها ٠٠٠ ومكـــان وتـــاريخ بنائها ومقاييسها وأوصافها وميناء التسجيل واسم الربان ٠ ولذلك فـــهي الشـــهادة ئيسية التي يعتد بها عند دخول أية ميناء وبدونها لا تستطيع السفينة العمل فـــي مجال النقل .



ولهذه الشهادة قيمتها القانونية إذ تعتبر دليلا على الملكية فهي لا تصدر إلا بعد التحقق من ذلك ، على أن هذا كله لا يمنع من إثبات عكسه كما إذا تم بيعها ولم تعدل الشهادة . فكل تصرف ناقل للملكية يجب أن تصحبه شهادة (شطب) وعقد بيع يتضمن كافة المعلومات الخاصة بالسفينة وبالمشترى ويقع على المشترى عبء إثبات ذلك .

ولما كان وجه الطعن السادس يقوم على القول بأن السفينة المحجوزة ما زالت مقيدة في أسم المدنيين وان مستند مستشكل (١) ليس شهادة تسجيل لما (إعتورة) من ملابسات وهو لا يعدو أن يكون شهادة علم فحسب وأنني وفقا لما ذكرته أعلاه لا أتفق مع الطاعنين فيما ذهبوا إليه من وصف قانوني للمستند المذكور فهو مع كل ما أخذوه عليه لم يخرج عن وصفه بأنه شهادة تسجيل وقد جاء في مؤخرة المستند ما يفيد بذلك من دولة التسجيل وهي المملكة العربية السعودية وأشارت صراحة أن علمها منح لهذه السفينة بمقتضى هذا المستند لذلك لا يستقيم القول بأن هذا المستند هو شهادة علم . وقد ورد في المستند صراحة أن الملاك هم (مؤسسة صالح أحمد محمد باعبود) وهم المستشكلون أما ما ذكره الطاعنون بان دليل اللويدز ( ) يحمل أسم مالك آخر . للسفينة المذكورة فأن واقع الأمر أن لدية الحماية وشركات التأمين تستند في جمعها للمعلومات التي تضمنها نشراتها ومن بينها دليل اللويدز على ما يمدهم به ملاك السفينة من معلومات ولا تمنع نظمها من الإطلاع على كافة المستندات التي تؤكد صحة تلك المعلومات خاضعة للتعديل في أي وقت فقد يتم بيع السفينة ولا تخطر أندية الحماية أو شركات التأمين بذلك البيع فتظل المعلومات السابقة على ما هي عليه .

وقد يسعى المالك الجديد إلى ناد أو شركة تأمين بعينها بخلاف النادي أو الشركة السابقة فتحمل هذه الأخيرة معلومات مخالفة لما اشتملت عليه نش

سابقتها . ولذلك فلا تكفي هذه النشرات دليلا دائما علي صحة المعلومات الـواردة فيها .

علي أن الأمر الذي استوفي هو لماذا لم يبرز المستشكلون هذا المستند عند توقيع الحجز التحفظي علي السفينة في المرة الأولي في عام ١٩٩٥م علما بأنـــه تم الإفراج عنها لأسباب أخري بخلاف ما ذهب إليه الطاعنون الآن .

أن السبب الوحيد الذي يمكن التمسك بـه هو إن السفينة في ذلك الوقت لـم يكتمل تسجيلها في اسم المستشكلين وإنها كانت تحمل شهادة تسجيل مؤقتة وهذا ما قال به المستشكلون بالفعل . وكان يمكن أن يتغير وجه الحكم المطعون فيه لو تـم بيع السفينة في حينها ولكن لقد تم الحجز علي السفينة مرة أخري وكان سجلها قـد تعدل باسم الملاك الجدد لذلك لا يستقيم القول بما ذهب إليه الطاعنون الآن مـــن تقديم مستندي مستشكل (١)(٢) قد تم في وقت لاحق ، فشهادة التسجيل مسـتند (١) كانت مؤقتة واستخراجها علي هذا النحو أمر متعارف عليه.دوليا وغالبا ما تحمله قوانين الدولة المختلفة إذ تستخرج مثل هذه الشهادة لمدة محددة تســتطيع خلالـها العمل في مجال النقل البحري لحين صدور الشهادة الدائمة . لذلك كان طبيعيـا أن تصدر الشهادة الأولي مستند (١) تحمل تاريخا مختلفا عن الشهادة الثانية مســتند (٢) وما يهمنا هنا هو إن الشهادتين تحملان أسما واحد للملاك وعلي أي حال فـإن كل ما ورد بشأن المستندين المذكورين حول الصورية أو التزوير لا يستقيم إثارته أمامنا لأول مرة إذ كان يتعين الطعن فيهما بالتزوير أو الصورية أمـــام محكمـة الموضوع ولذلك فأننا لا نتعرض لهذه المسألة بالبحث .

وعليه ومن حيث أن الحكم المطعون فيه لم يخالف وجه النظر الذي قلنا به فأني أري أن نؤيده وأن نحمل مقدم الطعن رسومه .

محمد صالح علي
قاضي المحكمة العلـــــــيا
ببور تسودان
٨/ ٨ /١٩٩٨م

٣٠/٥/١٩٩٨م

أتفق مع الزميل محمد صالح علي في رأيه وأضيف التالي :-

أولا :-

لقد استوقفني هذا المحضر كثيرا ولفترة طويلة لأهميـــة وجديـــة النقـــاط القانونية التي أثارها الأستاذ/ عثمان الشريف المحامي في طعنــــه وأيضـــا الـــرد القانوني الجيد الذي قدمه الأستاذ / خالد محمد نور عن المطعون ضده ولابد لـــــي في البدء من تسجيل لمحة تقدير لهذا الجهد القانوني الذي بذله الأساتذة في طـوح وجهتي النظر القانونية بموضوعية تامة مما جعل الأمر محل احترامنا وتقديرنا

ثانيا :-

يرتكز طلب الطعن علي النقاط القانونية التالية :-

(١) فشل المستشكل في إثبات ملكيته للسفينة المحجوزة بموجب شــــطب طلـــب الاستشكال وجاء قرار محكمة الموضوع متناقضا في هذا الجانب فقد توصلت المحكمة إلى أن المستشكل لا يملك السفينة المحجوزة والمفروض كنتيجة لذلك وبالتبعية شطب طلب الاستشكال ولكن الذي حدث أن المحكمة قـــامت بفـــك

حجز السفينة لصالح المستشكل مما يجعل القرار مخالفا للقانون وكان على محكمة الاستئناف أن تتدخل لتصحيح الوضع القانوني .

(٢) قرار محكمة الموضوع وتأييد محكمة الاستئناف قد جاء مجافيا لصحيح القانون لارتكازه علي قناعة بأن (فشل المستشكل في إثبات ملكيته للمال المحجوز لا يبرر شطب دعوى الاستشكال ما لم يثبت المدعي الدائن ملكية المدين للمال المحجوز ووجه الخطأ في القرار أن الدائن حجز المال وقدم دليله المبرر للحجز في مواجهة المدين ولا يعقل أن تقدم بينة في محضر جديد لإثبات ملكية المدين للمال المحجوز في مواجهة المستشكل .

(٣) ما قدمه المستشكل من بينات لا يكفي لإثبات ملكيته للسفينة المحجوزة لما يلي :-

أ. قدم المستشكل شهادة تسجيل للسفينة صادره من المملكة العربية السعودية واعتبرته المحكمة (مستندا رسميا) وبناء عليه رفضت كل الدفوع التي أثارها الطاعن بشأنه واعتبار المستند مستند رسمي (مخالف للقانون) فالقانون السوداني عرف المستند الرسمي في المواد (٤٠ - ٤١) من قانون الإثبات سنة ١٩٩٣م والتي تحدد صراحة أن صفة الرسمية لصيقة بصدور المستند من موظف عام في السودان في حدود واجبات وظيفته واختصاصه والتي يمكن للمحاكم السودانية أن تقف علي صحتها بما لديها من علم بسائر القوانين السودانية المنظمة للوظيفة العامة في السودان وبالتالي فوصف المستند أنه (رسمي وقبوله) علي هذا الأساس مخالف صراحة نصوص القانون .

ب. المستند السالف ذكره لا يعتبر (شهادة تسجيل الملكية) بل هي (شهادة تسجيل للعلم) وفقا لقواعد القانون البحري.وهي شهادة بعلم الدولة التي ترفعه السفينة ولا تثبت الملكية بحال من الأحوال وبالتالي فلا سند فقهي وقانوني يبرر اعتبار (شهادة تسجيل العلم) أو (شهادة علم السفينة) (كسند للملكية) .

ج. السجل الوحيد المعترف به كسند للملكية هو (سجل اللويدز) وهو مـــا يعـــرف بـــ(دليل اللويدز) (Lioyds Directory) وأي مستند لا يرد فيه يعني أن الملكيـة لم تسجل كما أن أي تسجيل للملكية فيه يعتبر سندا للملكية حتى يعدل أو يشطب من سجل اللويدز وطالما أن اسم المستشكل لم يرد في سجل اللويدز باعتبـــاره ســـجل الملكية الوحيد فلا يعتبر مالكا للسفينة المحجوزة وقد أكدت البينة أن المالك المسجل في سجل اللويدز هي شركة الزاهر ماريتايم ولم يرد اسم المستشكل أو الجهة التـي آلت إليه منها الملكية المدعية والمسماة (ريتا) في سجل اللويدز .

د. قدم الدائن خبيراً بحريا أكد أن (شهادة تسجيل العلم) لا تمنع أي دائن مـــن تتبع السفينة حتى ولو انتقلت ملكيتها بالتســـجيل المذكـــور وضـــرب مثـــالا لاضطرار الخطوط البحرية السودانية لسداد ديون كانت علي بواخرهـــا قبـــل أيلولة ملكيتها للخطوط البحرية وأكد الخبير أن شهادة التسجيل للعلم لا تكـــون حجه علي الكافة إلا إذا ارفق معها شهادة شطب التســـجيل الســـابق ليكـــون التسجيل الجديد حجة ولا تتعدد التسجيلات ٠٠٠ واستناد المحكمة علـــي أراء (شراح القانون البحري المصري وعلي الاتفاقية الدولية لتسجيل السفن لامجال لتطبيقها في السودان كحكم قانوني نافذ علي المتقاضي الســـوداني لان هـــذه الاتفاقية لم تصبح قانونا واجب النفاذ في السودان) .

هـــ. قدم الطاعن من البينات والوقائع ما يكفي لتأكيد (صورية) المســـتندات التـــي قدمها المستشكل باعتبارها (مستندات مصنوعة) لإثبات علي غير الحقيقة فقد قـــدم المستشكل شهادة تسجيل العلم ثم عاد وقدم شهادة أخرى سماها شهادة تسجيل العلـم الدائمة والتناقض واضح في تفاصيل (شهادة تسجيل العلم المؤقتة وشهادة تســـجيل العلم الدائمة) مما يؤكد أن (سجل العلم) لا يحتج به علي الكافـــة لأنـــه عرضـــة للتبديل والتعديل هذا بالإضافة إلى أن المستندات تحمل كشطا وشـــطبا واضحـــا وتبديلا في التواريخ دون أي توقيع أو ختم علي التعديل أو الشطب هذا بالإضافـــة

إلى أن شهادة العلم الدائمة قدمت في مرحلة ما بعد الحجز الذي تم في سنة ١٩٩٥م مما يؤكد (صناعة المستند وصوريته) هذا بالإضافة إلى أن أي تصرف ينقل الملكية يعد الحجز إجراء باطل ومخالف للقانون لأنه محاولة للتخلص من الحجز لصالح الغير وما يؤكد الصورية (أن المالك الجديد هو مجرد صيدلية سجل بالمملكة العربية السعودية لا علاقة لها بالعمل البحري كما أكد الشاهد ربان السفينة مصطفي ناجى أنه لا يعلم شيئا عن مؤسسة صالح أحمد المستشكل وأن كل معاملاته مع توكيلات باعبود المدين كما أن كل الوقائع تؤكد الصورية أن المستشكل هو أبن المدين أحمد محمد باعبود مالك توكيلات باعبود بجدة كما أن المستشكل شركة الزاهر هي إحدى أعمال توكيلات باعبود بجدة . أما بالنسبة لتطبيق قانون نقل البضائع بالبحر سنة ١٩٥١م فلا علاقة لها بالنزاع أما المادة (٩) من القانون البحري السوداني سنة ١٩٦١م فهي تؤكد أن شهادة التسجيل العلم ليس بشهادة ملكية لذلك فأن شهادة تسجيل الوطن للعلم لا تكون حجة في السودان إلا إذا سجلت في السودان بناء علي شهادة التفتيش البحري السوداني الذي يكسبها صفة الرسمية .

(ومن محصلة طلبه يلتمس إلغاء الحكم المطعون فيه)

ثالثا :-

يرتكز الرد علي الطعن في النقاط التالية :-

(١) بالنسبة للمستندات قدم المستشكل بينة (مندوب هيئة التفتيش البحري) السوداني الذي أكد أن الباخرة الرشيد (٢) مسجلة بسجلات التفتيش باسم المستشكل كما أكد إن المستند المقدم لإثبات الملكية هي مستند دولي متعارف عليه يدل علي ملكية السفينة .. كما أن سجل اللويدز ليس بسجل ملكية كما يدعي

الطاعن لأنه سجل معلومات يقدمها الملاك إذا أرادوا وبرغبتهم وبالتـــالي لا تعد سجلا للملكية .

(٢) هنالك أربع هيئات دولية لديها تسجيلات خاصة بالسفن المنضوية تحت لوائها وهي اللويدز البريطانية - والريتا الإيطالية - الـــ ج - ل الألمانية والـــ د - ن - ن الروسية ولكل هيئة سجلها ودليلها الخاص ويسمى دليل التصنيف ولكـــل هيئة نشرات دعائية وإعلامية لا حجة لها في مواجهة الغير ممـــا ورد فيـــها والحجة لما ورد في الدليل الخاص بالهيئة لأنه مصدر المعلومة الصحيحة عن السفن المنصوبة تحته وبالتالي فلا حجة للقول باعتماد اللويدز البريطانيـــة لان الباخرة الرشيد (٢) مسجلة بدليل الريتا الإيطالية وهي الجهة الوحيـــدة التـــي تستقي منها المعلومات الصحيحة واللويدز هيئة عالمية كغيرها من الـــهيئات الأخرى .

(٣) لا سند للقول بان (اللويدز) هي النشرة الوحيدة للتسجيل ودقـــة المعلومـــات الغير قابله للخطأ لأنه فيه مصادرة لحقوق الغير واللويدز نفسها تنص علـــي صفحتها الأولي من السجل إن اللويدز غير مسئولة عن صحـــة المعلومـــات المسجلة بالداخل وإن هذه النشرات تصدرها اللويدز بغرض الدعاية والإعـــلام ... ولا سند لإعطاء اللويدز أي اعتبار قانوني بخلاف ذلك .

(٤) استدركت محكمة الاستئناف القصور الذي تسبب فيـــه محكمـــة الموضـــوع وصححت ذلك مؤيدة النتيجة التي قررتها المحكمة لأن لـــها صفـــة محكمـــة القانون والموضوع .

(٥) ما قررت محكمة الاستئناف في صحة مستند المستشكل رقم (٢) هو مســـتند صحيح مبني علي صحيح قواعد القانون البحري لأن لأي ســـفينة مســـتندات رسمية ينبغي توافرها علي ظهر السفينة لاثبات هويتـــها وحالتـــها المدينـــة وملكيتها بطرف قبطان كل سفينة وتسجيل في كل ميناء ترد إليه وهذا المستند

الذي تسجله سلطات الميناء مستند رسمي لا يجوز الطعن فيـــه إلا بـــالتزوير ... كما أن المستندات العرفية المستقرة في عرف القانون الدولـــــي تعتــبر (مستندات دولية) لها صفة (الرسمية) لأنه مستند يقدم عند دخول البـــاخرة أي ميناء وأي ميناء ترسو فيه السفينة ولابد أن يؤشر عليه في الميد ـــاء ويـــودع بسجل الباخرة وقد قدم هذا المستند ولم يطعن فيه بالتزوير وبالتالي فهو حجـــة علي الكافة بما فيهم المستشكل .

(٦) المستند المقدم هو شهادة تسجيل صحيحة ومدون بها كافة معلومات التســجيل اسم المالك والجنسية وهي شهادة من الوطن الـــــذي ســـجلت فيـــه الســـفينة (السعودية) وهي بالتالي موطن تسجيل الباخرة الرشيد كما أن الباخرة مســجلة بسجلات هيئة التفتيش البحري السودانية بميناء بور تسودان والطاعن نفســـه يقر بأن هيئة التفتيش البحري تعتبر الشهادات التي تصدرها (شهادة رســـمية) لأنها السلطة القانونية المكلفة بالبحث في صحة السجلات ومستنداتها وبالتـــالي فالسند حجة علي الكافة وبالتالي فشهادة التسجيل الصادرة من السعودية حجـــة تأخذ بها السلطات السودانية ولو لم تكن شهادة تسجيل لما أخذت بها الســـلطة السودانية المختصة وبالتالي لا سند لما يدعيه الطاعن .

(٧) لا سند من القانون لقدح الطاعن في صحـــــة (شـــهادة التســـجيل المؤقتـــة) والصادرة في أغسطس ١٩٩٥م (فالشهادة المؤقتة) مسألة معترف بها دوليـــا لأنها تمنح عادة بصفة مؤقتة للمالك لحين اكتمال إجراءات التسجيل ولغـــوض إثبات الملكية وقد أكد الخبير فاروق أحمد مندوب مصلحة التفتيـــش البحـــري السودانية (بصحة التسجيل المؤقت) لحين إكمال التسجيل النهائي وهي أمـــــر مستقر في التعامل البحري الدولي لتمكن السفينة من العمل بموجبـــها لحيـــن استكمال إجراءات التسجيل الدائم وقد تم بالفعل التسجيل الدائـــم بالســـجلات الرسمية السعودية المختصة ولا خلاف بيـــن المســـتندين لان الأول مؤقـــت

والثاني نهائي ومن البديهي إن يختلف تاريخ السندين والتسجيل الدائم تـــأكيد لصحة التسجيل المؤقت وأنه أصبح دائما ومالك السفينة لم يتغير في المستندين (مؤسسة صالح أحمد محمد باعبود) وقد أكدت هيئة التفتيش البحري السودانية صحة المعلومات الواردة فيه .

(٨) لا سند للقول بأن المستشكل (أبن) المدعي ولا علاقة لأسرة باعبود وكـــل أفرادها يحمل ذات الاسم ولكل حقوقه الخاصة ولا مجال للخلط بين الاثنيـــن لإثبات الصورية المدعاة .

(٩) مصطلح (شهادة تسجيل العلم) مصطلح (صنعة الطاعن ولا وجود لـــه) لأن تسجيل السفينة هو موطنها وجنسيتها وهو أمر معلوم دوليا وكثير من الـــدول تسجل سفنها في سجل تسجيل السفن في دول أخري وترفع علم تلـــك الـــدول لتحصل علي امتياز التعامل للدولة المسجلة فيها السفينة .

(١٠) توكيلات باعبود هي الوكيل البحري للباخرة ولا علاقة للطاقم (بالمـــالك) لأنهم عمال لدي الوكيل البحري بما فيهم (قبطان السفينة مصطفي ناجى) .

(ومن محصلة رده يلتمس رفض الطعن برسومه ‘

رابعاً

يتضح من السرد السابق إن الخلاف يدور حول النقاط التالية :-

(١) ما هو السند القانوني (لسجل ملكية السفينة) وهل تعتبر الســـجلات الوطنيـــة لأي دوله (سجل ملكية) أم أن السجل الوحيد المعترف فيه لملكية أي سفينة أن تكون مسجله بسجل اللويدز البريطانية وهل تعتبر المســـتندات المعـــدة فـــي الخارج مستندات رسمية فى معني الرسمية التي يقررها القـــانون الســـوداني للإثبات سنة ١٩٩٣م المادة (٤٠ ، ٤١)

(٢) هل هنالك (سجل مؤقت ودائم للسفن) وفقا للقواعد العامة والأعراف البحرية العامة .

(٣) هل المستندات المقدمة مجرد سندات صورية صنعت بغرض فك الحجز عن الباخرة المحجوزة ولا تغير عن حقيقة ملكية السفينة أبداً بالنقطة الأولـــي : السند القانوني (لسجل ملكية السفينة) .

المعلوم فقها وقانونا أن القواعد البحرية الدولية هي مجموعة من القواعـــد والنظم التي اقتضتها طبيعة البيئة البحرية واقتضتها طبيعة مكان عمل السفينة (في النطاق الدولي) وتشمل كل مواني العالم بخلاف المواني الوطنية لكل دولة وبالتالي فكل القواعد البحرية متشابهة في كل دول العـــالم لتشـــابه الظـــروف والمخـــاطر والاحتياجات التي تواجه السفينة الملاحية بغض النظر عن جنسية مالكي الســـفينة وبالتالي فالأصل في ملكية السفينة موطن التسجيل وجنسية السفينة وهو ما تنـــص عليه القوانين الخاصة لكل دولة بتسجيل ملكية السفن (هيئـــة التفتيـــش البحـــري) بالمواني أو ما يسمي (مصلحة التفتيش البحري) بميناء كل دوله وتتطلب قواعـــد التجارة البحرية أن يكون تبعا لذلك (موطن الســـفينة وبالتبعيـــة جنســـية السـفينة وبالتبعية علم تحمله السفينة) ولا تستطيع أي سفينة أن تعمل في نطـــاق البحـــار العامة إلا أن يكون لها جنسية تتمتع بها لما في الجنسية من حماية الدولة صاحبـــة الجنسية لحقوق السفينة في أن ترفع العلم البحري وللتمتع بالتسهيلات والامتيـــازات البحرية التي توفرها الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها (والتسجيل أصلا للســـفينة) هو أثر من أثار اكتساب جنسية دولة محدده وليس العكس كما يتبادر إلى الذهـــن وبالتالي فسجل الملكية يتطلب الآتي:-

١/ أن يكون للسفينة موطن .

٢/ أن يكون للسفينة جنسية .

٣/ أن يكون للسفينة علم يميزها عن غيرها وتعمل تحت حمايته .

وتبعا لذلك فلا يوجد في القواعد البحرية العامة ما يسمي (بسجل ملكية دولي) أو سجل ملكية عام ولا سند لما ذهب إليه الطاعن (بوجود سجل دولي للملكية) فهنالك فرق بين(سجل الملكية) وبين (نشر سجل الملكيات) فسند الملكية هو(سجل للملكية الوطني لكل دوله) أما نشر سجلات الملكية (في نشرات هيئات (التقييم والتصنيف لدرجات السفن المسجلة) فهي سجلات تقييم لحالة السفن العامة وتصنيف لدرجاتها) ليس بسجلات ملكية بالمعني القانوني لأنها أصلا لا تكسب السفينة موطنا أو جنسية ولا تجعل من يسجل فيها مالكا مسجلا وبالتالي أتفق مع المطعون ضده في أن الهيئات البحرية التي تقوم (بتقييم حالة ودرجات السفن من حيث قدرتها علي الملاحة فهي تصدر شهادة تسجيل الحالة والدرجة وليس شهادة ملكية سفينة مثل اللويدز وأمثالها من الهيئات العالمية التي تباشر مهمة التقييم والتصنيف والصلاحية البحرية وسجل اللويدز ما هو إلا سجل تقيم للسفن المتعاقدة معها للقيام بذلك والغرض من التسجيل بدفاتر وسجلات مثل هذه الهيئات الاستفادة من الخدمات الدولية التي توفرها هيئات التقييم وتحديد الأنواع للسفن المذكورة وللحصول علي شهادة صلاحية الملاحة للعمل في نطاق الملاحة البحرية من حيث القدرة علي العمل في البحار وتحمل المخاطر البحرية وهنالك كثير من السفن لا تحمل شهادة سجل اللويدز الملاحية أو أي هيئة أخرى مماثلة لها تقوم بذات العمل ولو كانت شهادة اللويدز والهيئات المماثلة هي (شهادة ملكية) لأصبحت تلك السفن بلا سند ملكية وهو أمر غير سديد من الوجهة القانونية البحتة لأن كما سلفنا لا يوجد سجل دولي معترف به كسند للملكية في نطاق الملاحة البحرية(وسجل الملكية الوحيد هو السجل الوطني لكل دوله حتي يكون للسفينة موطن وجنسية وعلم كما أسلفنا وبغير ذلك لا تستطيع(الإبحار في البحار) أو ممارسة التجارة الدولية .. ومسألة التسجيل الوطني لكل دولة بحرية هو أساس ملكية السفينة وأما نشرات هيئات التصنيف والتقدير والصلاحية فهي أثر من آثار الملكية وليس منشئة

لها أي لا تنشئ أصلا للملكية أو تمنحها كما أن أهمية شهادة التقدير والتصنيف والصلاحية تكون في حالة إبرام عقد التأمين ولبيع السفينة أو تأجيرها والدرجات التي تصدرها هيئات التصنيف اللويدز البريطانية ومكتب فريتاس بفرنسا وترتيو الأمريكية ليس لها أي صفة قانونية أو رسمية لإثبات الملكية فالاعتراف بهذه الهيئات كهيئات عالمية الوزن في التقدير والتصنيف لا يجعل منها جهات مسئولة عن تحديد ملكية وتسجيل ملكية السفن إذ لا يوجد اتفاق دولي أو علم أو عرف بأن لها هذه السلطة القانونية وهذا بالإضافة إلي أن السجل المذكور بالتقدير والتصنيف تتحمل الهيئات المعنية الأخطاء المستندية والتقصيرية الواردة فيه أما مسألة (قانون تسجيل العلم) فهو أمر منبعه التسجيل تحت قانون دولة العلم التي تحمل السفينة علمها وهذا التسجيل هو الذي يكسب السفينة الجنسية المحددة ويكسبها الموطن ويكسبها حق رفع العلم الذي تستظل بحمايته) وهو سند التسجيل للملكية وليس خلافه لأنه لا يمكن لأي هيئة خاصة اللويدز أو غيرها أن تكسب أي سفينة بشهادة تسجيل التقدير والتصنيف جنسية أو سواها أو علم دولة محدده وهي شروط إبحارها في البحار الدولية (المرجع الوجيز في القانون البحري المصري سنة ١٩٩٣م للدكتور هاني سنة ١٩٩٣م (٣٤٦) ومؤلفه د/ عبد الحميد الشواربي قانون التجارة البحرية سنة ١٩٩٠م ص ١٢-١٣ (تقيم السفن) إلى درجات تقدر علي أساس المواصفات التي أتبعت في بنائها وتقوم هيئات خاصة بتقدير درجة السفينة تعرف بهيئات الأشراف ومن أمثلتها هيئة (اللويدز) البريطانية ومكتب (فريتاس) بفرنسا وتتولى هذه الهيئات الأشراف وفحص السفينة بصورة دورية للتثبت من جدارة السفينة والاحتفاظ بدرجاتها الملاحية كما تعفي السفن من الفحص اللازم عند طلب ترخيص الملاحة - وتقدير السفينة أو درجاتها له أهميته من حيث التأمين على السفينة وتأجيرها) بالتالي تدور هيئة اللويدز لا علاقة له (بإكساب السفينة ملكية لم تكسبها أصلا بموجب قانون دولة التسجيل ووجوب نشرها لأي

سجلات ملكية لا يعتبر هذا النشر سجلا أو أصلا للملكية يعتمد به دون التسجيل الأصلي في دولة التسجيل فلا يستطيع اللويدز أو غيرها أن تنشر ملكية لم تسجل ابتداء في سجل دولة التسجيل التي منحت السفينة الجنسية والحماية والعلم والموطن ... وانظر على سبيل الفائدة القانونية أيضا من المراجع الإنجليزية الهامة (Maritime - law) لكريستوفر هل (ص ١٨) الطبعة الثانية وهي من إصدارات اللويدز البريطانية نفسها (.lIouds of London Press Ltd.

The owner has freedom to choose the port of registry. All information relating to the ship will be entered in the register at the port selected .

وبالرجوع إلى نسخة من شهادات (Lloyds register of shipping) أنها مدون في ديباجتها (Certificate of class) أي شهادة التصنيف والدرجة كما أن دليل أي شهادة بنص صراحة على أن إصدار الشهادة المذكورة بناء على ما أحيل إليها للتقدير وإن هذا التقدير أدرج في الكتاب التي تصدره هيئة اللويدز ويحتوي على كل هذه المواصفات (أنظر مؤلف محمد وسيم فأن معاملات السفن لضباط أعالي البحار ص(٨١/٨٢/٨٣) الطبعة الأولي سنة ١٩٦٧م . شهادة (تسجيل السفينة) هي الشهادة التي يحملها (قبطان السفينة) ومن أهم مستندات السفينة التي يحملها أي قبطان يدخل إلى أي ميناء بحري إذ لابد من تقديمها للجمارك عند القيام بعمليات الشحن والتفريغ وأيضا تقديمها إلى مكتب التفتيش البحري ( ) في الميناء المعني للسماح لها بالتعامل البحري والربط داخل الميناء (أنظر المرجع أعلاه (ص ١٣١).

والمعلوم قانونا أن أي سفينة تدخل إلى أي ميناء لأي معاملات بحرية يجب أن يحمل قبطانها الأوراق التالية :-

(١)شهادة التسجيل – ترخيص الملاحة البحرية – شهادة السلامة قائمة الشحن نسخة القوانين البحرية التابعة لها السفينة للرجوع إليها عند الحاجة للربان أو



غيره – الشهادة الصحية – دفتر اليومية والذي يعتبر حجة بما يرد فيه من وقائع لأنه تسجيل لكل حركة أو مكنه للسفينة أو تعامل يتم علي ظهرها ومن ثم فأن هيئة التفتيش البحري أول ما تطلب هو التأكد من وجود شهادة التسجيل والتي تحتوي علي (اسم السفينة – ميناء وموطن التسجيل – نوع السفينة – حمولتها – لقب وموطن ومحل إقامة المالك – اسم الربان وشهادته – المرهونات أن وجدت – جميع الحجوز التي وقعت علي السفينة وهذه المعلومات (ترد بشهادة تسجيل الدولة المرفوع علمها) وتقدم لسلطات الميناء المعنية والرئيسية أو التي دخلتها السفينة لأي معاملات بحرية) ولا تقدم شهادة اللويدز أو نشرة اللويدز أو خلافها من الهيئات السالف ذكرها عند الدخول إلى أي ميناء بحري وهيئة أو مصلحة التفتيش البحري هي الجهة التي تستوثق من صحة المعلومات الوارد فيها والتأكد بالتبعية من جنسية وهوية وموطن السفينة والعلم الذي تتعامل تحته وهي التي تجيز ذلك وبالتالي فالجهة التي تجيز صحة هذه المستندات هي هيئة التفتيش البحري السودانية وطالما أقرت هذه الشهادات وسمحت للسفينة بالمعاملات البحرية في ميناء بور تسودان فقد أكسبت هذه المستندات (صفة الرسمية المطلوبة) في القانون بإجازتها من موظف عام في السودان بموجب المادة (٤٠ / ٤١) من قانون الإثبات أما ما أثاره الطاعن بشأن تسجيل السفن بموجب القانون البحري سنة ١٩٦١م فالتسجيل المعني هو أيضاً تسجيل وطني شأنه شأن التسجيل في أي دولة أخري وعندما تدخل السفينة السودانية الموانى الأجنبية (تبرز هذا التسجيل أسوة بالسفن الأجنبية التي تبرز تسجيلها بالميناء السوداني) وبالتالي فالسجل الوطني هو أساس التسجيل لمكلية السفن أما اللويدز فلا تعتبر نشراته (سند للملكية) أصلا ومن ثم فأن الشهادات التي تقديمها السفينة الراسية بالموانى السودانية ويجيزها التفتيش البحري السوداني

أي – المصلحة البحرية المعرفة في القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م يكسب مستندات السفينة (صفة الرسمية) وهو ما يقر به الطاعن نفسه في طلبه وبالتالي فلا سند للخلاف حول الرسمية طالما أن السلطات السودانية أجازت شهادات السفينة للتعامل داخل السودان ومواتية بالمعاملات البحرية وسمحت لها بذلك بناء علي تلك الشهادات أما الشك في مسألة دقة التفتيش البحري السوداني أو إمكانياته في تقييم صحة الشهادات فلا محل له للمناقشة لأنها جهة مؤهلة قانونا وعلما وكفاية للقيام بذلك .

النقطة الثانية : هل هنالك سجل مؤقت للتسجيل وسجل دائم ؟ .

بالرجوع إلى فقه القانون البحري نجد أن هذه المسألة مسألة مقرره في جميع الدول البحرية إذ تجيز قوانينها إصدار شهادات التسجيل المؤقتة لحين إكمال مستندات التسجيل الدائم وتحرير الشهادة المؤقتة مبني علي معلومات تقنع الجهة المصدرة للشهادة بصحة المعلومات المبدئية لحين تحرير الشهادة الدائمة حتى تمارس السفينة عملها ولا تتوقف خلال إكمال المستندات المطلوبة التي قد تستغرغ وقتا وخاصة إذا كانت – السفينة مشتراة من دولة أجنبية تختلف عن دولة التسجيل الأصلي أو لأسباب قاهرة حالت دون التسجيل الدائم وهو إجراء متبع في كل القوانين البحرية للدول البحرية وبالتالي لا أجد خللا في قبول محكمة الاستئناف للشهادة المؤقتة والدائمة .

النقطة الثالثة : صورية المستندات

الصورية كما يعرفها القانون عموما هي (ستر الحقيقة أو ستر التعامل أو التعاقد الحقيقي بإجراء ظاهر – بحيث يأخذ الالتزام الظاهر صورة الحقيقة المستندة وبالتالي إخفاء حقيقة السند أو العقد والصورية كما تلحق بالعقود تلحق بالمستندات عموما وواضح اعتماد الطاعن في مسألة الصورية (علي أن شهادة تسجيل العلم) ليس بشهادة ملكية وانه لا توجد شهادة مؤقتة للتسجيل وهو ما

قررت فيه وبالتالي لا سند للصورية التي يرتكز عليها الطاعن لانعـدام الأسـاس الذي يرتكز عليه وبالتالي فإصدار الشهادة المؤقتة قبل الحجز والدائمة بعد الحجـز لا يجعل الحجز باطلا ولا يجعل فك الحجز مخالفا للقـانون طالمـا أن الشـهادة صادرة من موطن التسجيل وأخذت بها هيئة التفتيش البحري السوداني .. أمـا مسألة قرابة المستشكل بأصحاب توكيلات باعبود فلا محل له لأنه ليس بحجة فـي ففي الملكية أو اكتسابها والملكية في السفن البحرية قد تكون لفرد أو جماعـة أو شراكه أو شخص اعتباري أو علي الشيوع وبالتالي لا سند لاتخاذ هذه المسـألة كدليل علي الصورية.

وعلية أخلص من كل ما تقدم إلى أن شهادة التسجيل للعلم الوطنـي هـي شهادة التسجيل لملكية السفينة وهي السند الوحيد لإثبات موطن وجنسـية السـفينة وهذه سند لمن صدرت بأسمه علي ملكيته وبالتالي أتفق مع الزميل في راية .

وأخيرا أناقش بعض النقاط التي وردت بالطعن مثل :

(١) إن شهادة تسجيل العلم لا تكون حجة علي الكافة ما لم ترفق معـها شـهادة شطب تسجيل العلم السابق .

في تقديري أنه لا سند يبرر الأخذ بهذا الأمر كحجة قاطعة فشهادة تسجيل الملكية لا تبطل ولا تلغي لمجرد عدم إلغاء – التسـجيل السـابق وهـذه مهمـة الموظف المختص بقبول للتسجيل الجديد دون إلغاء السابق أخطاء لا يبرر إلغـاء التصرف قانونا ويمكن الطعن فيه إداريا إن كان فيه خلل وإن كان من مصلحـة المالك الجديد إلغاء السجل السابق له الذي آلت إليه منه الملكيـة حتـى لا تتعـدد التسجيلات فأن هذه المصلحة لا تبرر إلغاء التصرف لأن عليه وحده تحمـل مـا يحيق به من ضرر تجاه إهماله ذلك الإجراءات إلا أن في كـل حـال لا يخـول للطاعن اتخاذه سببا لبطلان التسجيل نفسه .

(٢) إن شهادة اللويدز لابد أن تعدل لتعديل الملكية ، كما أسلفنا فشهادة اللويدز ليس بشهادة ملكية أو سجل ملكية حتى تعدل أو تبدل بل يجب تعديلها في حالة تعديل حالة السفينة ومواصفاتها ومدي صلابتها فقط ولا ينصرف ذلك إلى (سجل الملكية نفسه) .

(٣) شهادة التسجيل للعلم لا تمنع الحجز أو الرهن البحري :

في تقديري أنها حجة ضعيفة لأن الحجوز البحرية والرهون البحرية لا علاقة لها بسجل الملكية لأن الرهون البحرية لها امتياز آخر تحكمه قواعد الرهن البحري وحق تتبع السفينة المرهونة في أي يد كانت سواء أكانت السفينة انتقلت ملكيتها أم لم تنقل وبالتالي للقول بأن (شهادة تسجيل العلم) ليس بسند ملكية لأن المرتهن يمكنه تتبعها في يد المالك الجديد وهذا القول يخالف أساس الرهن نفسه لأنه لصيق يعنى الباخرة بغض النظر عن ملكيتها وهو ما يعرف في الفقه البحري بالتقدم علي الدائنين في استيفاء الدين وحق تتبع السفينة في أي يد كانت حتى لو انتقلت الملكية لمالك جديد ومهما تعاقدت البيوع أو انتقال الملكيات لأن السفينة تظل مثقله بدين الرهن وبالتالي فلا سند لهذه الحجة لتأكيد (إن شهادة التسجيل للعلم) لا تعد شهادة ملكية أما الأمثلة الخاصة باضطرار الخطوط البحرية السودانية رفع دين الرهن فهذا مرده ليس لأن التسجيل هو تسجيل العلم بل لأنها اشترت سفنا مثقلة بالرهن ومن حق الدائنين تتبع عين الباخرة في أي يد كانت ومن البديهي حتى ولو كان (سجل اللويدز) سجل ملكية فلا يمنع الدائن المرتهن في تتبع السفينة لأنه لا علاقة أصلا بين سجل الملكية وحق الرهن كامتياز على عين السفينة .

(ومن محصلة ما تقدم أري تأييد الحكم المطعون فيه)

عبدالروؤف حسب الله ملاسى
قاضي المحكمة العليا
ورئيس الدائرة - ببور تسودان
١٩٩٨/٥/٣٠م

١٩٩٨/٦/١١م

أوافــــــق

محمد صالح محمد
قاضي المحكمة العلــــيا
ببور تسودان
١٩٩٨/٦/١١

١٩٩٨/٦/١٤م
١٤١٩/٢/١٧هـ

الأمـــــر النهائي

أمر : نؤيد الحكم المطعون فيه
يشطب الطعن برسومـــه

عبدالروؤف حسب الله ملاسى
قاضي المحكمة العليا
ورئيس الدائرة - ببور تسودان
١٩٩٨/٦/١٤م / ١٤١٩/٢/١٧هـ

المستأنف / شركة هيمن للملاحة

المستأنف ضده / أصحاب الباخرة هاتش أند

م أ/ أ س م / ١٩٩٨/١٩٠م

المبادئ

١/ للتأكد من هوية السفينة من حيث جنسيتها وأسمها ومالكها السند الأساسي هو شهادة تسجيل السفينة الصادرة من الجهة المختصة بدولة التسجيل التي قيدت السفينة في سجل السفن لديها .

٢/ إذا اعتمد التسجيل في المصلحة البحرية السودانية صار حجة ومستند رسمي لا يجوز الطعن فيه إلا بالتزوير .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / محمد علي خليفة رئيسا

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن عضوا

السيد / جمال الدين وداعة الله النيل عضوا

المستأنف / شركة هيمن للملاحة

المستأنف ضده / أصحاب الباخرة هاتش أند

م أ/ أ س م / ١٩٠/١٩٩٨م

القـــــــرار

٢٨ / صفر / ١٤١٩هـ

٢٣ / ٦ / ١٩٩٨م

تستأنف الأستاذة حنان حسن في محضر الحجز التحفظي القرار الصادر من قاضي جزئي بور تسودان قاضي الميناء الرافض الحجز علي الباخرة هاتش أند باعتبارها ليست مملوكة لأصحاب الباخرة لوسي موضوع الدعوى ويدور محور طلبها في مذكرتها الضافية باختصار غير مخل في الآتي :-

١. قد المستأنف عدة فاكسات أوضحت أنها صادره من فاكس واحد بشفرة (MART) معنونة تارة (B.M.R) وتارة من باكورة للتجارة كما أن الفاكس بتاريخ ١٩٩٨/٦/١م يوضح أن الباخرة لوسي ملك طبالو وأن السمة التجارية لهم هي باكورة للتجارة .

٢. ترى صورية شهادات التسجيل حيث أنها لم تبين حتى عنوان أو مقر تلك الشركات المسجل بها تلك السفن إخفاء للحقيقة مما يجعلها معيبة شكلا ومحتوا

٣. إن مالك السفينتين لوسي وهانتش أند مالك واحد وإن شهادات التسجيل ليست سوي شهادة صورية واتفاقية الأمم المتحدة تشترط ذكر المالك م (١١)في الاتفاقية وإن تسجيل السفن غالبا ما يكون صوريا .

٤. وكيل الباخرة عندما يرسل أي معلومات عن سفينة يرسل معها معلومات تفصيلية عن مالك الباخرة وسند بنائها ورقم التسجيل ويشترط وضع عمولة فهو مدير تنفيذي تابع للمالك .

٥. مسألة العلاقة بين الباخرتين حسمت في الدعوى بالرقم ٩٧/٦٩٢ مما يمنع إثارة الأمر وفقا لسند إغلاق الحجة .

وتلتمس في محصلة طلبها إلغاء قرار المحكمة والحجز علي الباخرة ما لم تضع الضمان الكافي

من الجانب الآخر ترد الأستاذة وجدان حسن عن الأستاذ عثمان الشريف بالآتي باختصار :-

(١) أصابت المحكمة عندما قررت فشل طالب الحجز في إثبات إن الباخرة هانتش أند (Sister Ship) للباخرة لوسي .

(٢) كل المكاتبات التي أشارت لها محامية طالبي الحجز تقطع كلها بأنها ليس مرسلة من ملاك السفينة المحجوزة .



(٣) وفقا لشهادة مندوب التفتيش البحري كابتن فاروق إن السفينة المطلوب الحجز عليها لا تتبع حسب شهادات التسجيل لملاك السفينة لوسي وأنها ترفع علم بنما .

(٤) هوية السفينة من حيث أسمها وملاكها وجنسيتها يتم لتأكد من ذلك بشهادة التسجيل وهي مستند رسمي وأشارت إلى قضاء هذه المحكمة هو (قضية بنك النيلين ضد مؤسسة صالح أحمد باعبود) .

(٥) أن مالك السفينة لوسى حسب شهادة التسجيل الرسمية التي لا جدل حولها هو أحمد طبالو وليس الباكور وبالتالي فأن P.M.R لا تعني ملكية السفينة هاتش أند لمالك السفينة لوسى .

(٦) مالك السفينة هاتش أند كما هو موضح في شهادة التسجيل Hatched Shipping S.A منها وترفع العلم البنمي . في حين أن مالك السفينة لوسي حسب شهادة التسجيل هو أحمد عبد الرحمن طابلو مسجلة في سوريا وترفع العلم السوري ونلتمس شطب الاستئناف وفك الحجز عن الباخرة .

صدر الحكم المطعون فيه في ١٩٩٨/٩/١٥م قدم الطلب في نفس اليوم واكتملت المذكرات في يوم ٩٨/٦/٢١ وبالتالي جاء الطلب وفقا للقيد الوارد في نص المادة ١٧٧ - ١٩٢ إجراءات مدنية وأنه يجوز استئناف وفقا لنص المادة ٢/١٧٦ إجراءات مدنية لسنة ١٩٨٣م وبالتالي نقرر قبوله شكلا .

ومن حيث الموضوع في تقديري أن هذا الطلب ينبغي الفصل فيه على النحو الأتي :

أولا :-

برجوعنا إلى قانون نقل البضائع بالبحر لسنة١٩٥٩م لم ينشر إلى أمـــر تسجيل السفن وأما القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م فيتحدث عـــن تســـجيل السفن السودانية لذا لابد من اللجوء إلى كتب القانون البحري وإلى اتفاقيـــة الأمـــم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن في ديسمبر ١٩٨٠م ولم نجد أن السودان قـــد وقع وأنضم وصادق عليها وإلا لصار القانون نافذا في غياب وجود نص وذلـــك وفقا لنص المادة ١٢ معاملات مدنية وبالتالي علي هدي الاتفاقية وكتـــب القـــانون باعتبارها مبادئ القانون البحري عالمية وهي واحدة تتصدي لهذا الأمر .

ثانيا :

إثبات تسجيل السفينة يكون بشهادة تعطيها مصلحة النقل لمـــالك الســـفينة وتشتمل علي جميع البيانات المدونة في سجل السفينة ويجب الاحتفاظ بهذه الشهادة في السفينة وتقديمها لمصلحة النقل أو مكاتب التسجيل لمجرد وصول السفينة وقـــد جاء في المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بشـــروط تســـجيل الســـفن عرفت المالك أو مالك السفينة أي شخص طبيعي أو اعتباري مسجل فـــي ســـجل السفن لدى دولة التسجيل بصفته مالك السفينة ما لم يذكر غـــير ذلـــك بوضـــوح وعرفت دولة التسجيل الدولة التي قيدت سفينة ما في سجل السفن لديها وعرفـــت سجل السفن بأنه السجل الرسمي الذي تسجل فيه أو السجلات الرسمية التي بـــها التفاصيل المشار إليها في المادة ١١ من الاتفاقية (وهي اســـم الســـفينة الســـابق والتسجيل السابق ومكان وميعاد التسجيل وبنائها والمواصفات وعنـــوان وجنســـية المالك ٠٠٠٠٠الخ وعرفت الإدارة البحرية الوطنية بأنها أي هيئة أو وكالة تابعـــة للدولة تنشئها دول التسجيل وتكون لتلك الإدارات مسئولية في جملة أمور عن تنفيذ الاتفاقات المتعلقة بالنقل البحري وعن تطبيق القواعد والمعايير المتعلقـــة بالســـفن

الخاضعة لولايتها ورقابتها مثل المصلحة البحرية (التفتيش البحري) عندنـــا فـــي السودان والمشار إليها في المادة الرابعة من القانون البحري في سنة ١٩٦١م وفقـا للفصل الثالث من القانون البحري لسنة ١٩٦١م من (واجبات المصلحـــة تســـجيل السفن البحرية وإصدار الشهادات المتعلقة بذلك وتعيين المسجل وتسجيل التعديلات والتنفيذات في البيانات المسجلة للسفن وفي إلغاء التســـجيل واعتمـــاد الشـــهادات والرخص .

ثالثا :-

لقد بذلت الأستاذة / حنان حسن جهدا مقدرا لربط الباخرة هانتش أند وأنـــها لنفـــس مالك السفينة لوسى المدعي عليه في البدء نشير أن مطالبة الإدعاء والتـــي هـــي عبارة عن مبالغ صرفها الوكيل البحري علي السفينة لوسى تدخـــل مـــن ضمـــن المطالبات البحرية التي جاءت بها اتفاقية حجز وتوقيف السفن ١٩٥٢م الفقرة(١١) (ونقرأ تموين السفينة بالمواد الضرورية لعملها وإمداد السفينة ببضائع أو مـــواد لأجل تشغيلها أو صيانتها كذلك الفقرة ١٤ (المبالغ المستحقة علي القبطان بما فـــي ذلك حسابات الشاحنين والمؤجرين) ووكلاء السفينة التي يدفعونها نيابـــة عنـــهم علما بأن اتفاقية حجز السفن لسنة ١٩٥٢م قد وقع وصادق وإلزام السودان نفســـه بها وبالتالي في غياب نص في قانون بحري ســـوداني وفقـــا لنـــص المـــادة ١٢ معاملات مدينة صارت قانونا نافذا . وبالتالي يحق للمستأنف المطالبة بالحجز علي السفينة ضمانا لهذه المطالبة وعدم الإفراج عنا إلا بعد وضع أحد الضمانات الآتيـــة هي :-

أما إيداع المبلغ نقداً أو شيك معتمد أو خطاب ضمان بنكي معتمد أو تعـــهد نادي الحماية كما يحق لهم أيضاً أما الحجز علي نفس الســـفينة بالمطالبـــة أو أي سفينة أخرى مملوكة لنفس المالك علي أساس أنـــها Sister Ship ولقـــد بذلـــت

الأستاذة جهد أمام محكمة الموضوع وأمامنا للربط بين الباخرة هاتش أند ولوسى لمالك واحد على ضوء الفقرة الثانية من هذه المذكرة ولقد سبق لهذه المحكمة أن ذكرت في قضاءها بالنمرة م أ/أس م/١٢٤/٩٧ وقلنا أن المحك لاثبات ملكية السفينة هو شهادة التسجيل الصادرة من المصلحة الوطنية لدولة التسجيل التي قيدت السفينة في سجل السفن لديها .

لذلك محاولات ربط أن الباخرة هاتش أند لنفس ملاك السفينة لوسى باعتبار أن هنالك مكاتبات وتلكسات يمكن أن تدل على ذلك مع أكيد احترامي للأستاذة حنان لا يعتد بها ويعتد بشهادة التسجيل مستند محكمة (١) و(٢) وقد ذكر مندوب المصلحة البحرية التي تعتمد هذه الشهادات كابتن فاروق أحمد علي (من واقع شهادات التسجيل لا توجد علاقة بين الباخرة لوسى والباخرة هاتش أند في حين أن المالك هو (طالبو) وبالتالي عبء إثبات إن الباخرة مملوكة لنفس مالك الباخرة لوسى يقع علي عاتق طالب الحجز باعتبارها شقيقة للباخرة لوسى ويكون ذلك بالمستند الدال علي التسجيل لأن ما بين المعاملة السابقة أو الدعوى السابقة قد تحدث أمور ببيع الباخرة أو تعديل سجلها وبالتالي من واقع المستندات الباخرة ليس مملوك لمالك الباخرة لوسى حتى تحجز .

رابعا :

أوضح الكابتن فاروق إن الباخرة هاتش أند تم تعديل أسمها بالسودان عام ١٩٩٧م وتم التغيير بموجب شهادة التسجيل ولم تسجل بالعلم السوداني وأضاف حسب م محكمة ٦ اسم الباخرة هاتش أند لوكيل شركة فالكون والقبطان عماد محمد ضم الباخرة هاتش أند لوكيل شركة فالكون والمالك ، ومهمتنا مراجعة الشهادات للتأكد من صلاحيتها للملاحة وأضاف لا توجد لدينا أي مكتوب بأن الباخرة هاتش أند مملوكة لملاك الباخرة لوسى (P.M.R Shipping) .

عليه حيث أعتمد التفتيش البحري بالسودان شهادات التسجيل وحيث أننا قررنا أن المحك لإثبات أن السفينة مملوكة للمدعي عليه مالك الباخرة لوسى هو التسجيل وأن المستندات والقرائن المقدمة من الإدعاء لا تغني عن السجل هو حجة طالما أعتمد من التفتيش البحري وصار رسميا لا يجوز الطعن فيه إلا بالتزوير لا الصورية التي مجالها وجود عقد ظاهر لا وجود له في الحقيقة ولم يطعن في المستند بالتزوير وإنما الطعن بالصورية الذي يجب علي المحكمة بحثه والبت فيه يلزم أن يكون صريحا في هذا المعني ولا يفيده مجرد الطعن بالصورية بالتواطؤ أو الاحتيال لاختلاف الأمرين مدلولا وحكمة لأن الصورية إنما تعني عدم قيام العقد أصلا في ببين عاقدية أما التواطؤ أو الاحتيال فأنه غير مانع من جدية التعاقد مع قيام الرغبة في إحداث آثار قانونية فإذا كانت الأستاذة حنان تري أن عقد بيع الباخرة هانتش أند قبل تغيير أسمها بهذا الاسم الحالي كان صوريا عليها إثبات ذلك وهو ما لم يتم ولم يتم الطعن في المستند بالتزوير كما لا يبرر كما أوضحت في دعوى سابقة أو تنفيذ سابق في محكمة أخرى كان فيها ما يفيد أن الباخرة لنفس المالك المدعي عليه لأن العبرة وقت المطالبة الآن بالحجز وعلي الباخرة بعد الدعاوى ولتنفيذ السابقين علي الباخرة مملوكة للباخرة مملوكة للمالك المدعي عليه أم لا وبالتالي تقدير أدلة الصورية هو ما يستقل به قاضي الموضوع لتعلقه بفهم الوقائع في الدعوى كما أن تقدير أقوال الشهود استخلاص الواقع منه مما تستقل به محكمة الموضوع لا رقابة لا حد عليها في ذلك إلا أن تخرج بتلك الأقوال إلى غير ما يؤدى اليه مدلولها .

عليه نرى لابد لنا في النهاية من الإشادة بالقاضي معاذ حسن بخيت وبالأستاذتين / حنان ووجدان علي الجهد المقدر وبعد موافقة الزملاء الموقرين نأمر بمايلي :-

أمر :-

(١) يشطب الاستئناف برسومه .

(٢) بفك الحجز عن الباخرة هانش أند ويطلق سراحها فورا .

(٣) يخطر الأطراف .

محمد علي خليفة
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

الرأي الثاني :-

أوافـــــق

جمال الدين وداعة الله النيل
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٨/٦/٢٣م

الرأي الثالث :-

أوافـــــق

نادية سليمان عبد الرحمن
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٨/٦/٢٣م

الأمر النهائي :-

(١) يشطب الاستئناف برسومه .
(٢) يفك الحجز من الباخرة هاتش أند ويطلق سراحها فورا .
(٣) يخطر الأطراف .

محمد علي خليفة
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
ورئيس الدائرة
١٩٩٨/٦/٢٣

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العلـــــــــيا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكســـــــــلا

بور تسودان

أمام :-

السيد / عبد الروؤف حسب الله ملاسى رئيسا

السيد / محمد صالح محمد عضوا

السيد / مصطفي عبد القادر عضوا

شركة هيمن للملاحة..... طاعن

أصحاب الباخرة هاتش أند ... م.ضده

م ع/ ط . م / ١٩٩٨/٩٠م

المذكــــــرة

أقامت الطـــاعنة (المدعية) الدعـــــوى رقم ٩٨/١٥٥ أمـــام محكمـــة بور تسودان الجزئية ضد أصحاب الباخرة لوسي مطالبـــة الحكـــم لـــها بمبلـــغ ٣٩/٢١٣ دولار أمريكي عبارة عن قيمة مصاريف وكالة بحرية رفعتها الطاعنـــة كوكيل بحري نيابة عن الباخرة (لوسى) .



بعد ذلك تقدمت الطاعنة بطلب للحجز علي الباخرة (هاتش أنـــد) Hatch END وفقا لنص المادة ٣/١٦١ من قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م مدعية أن هذه الباخرة مملوكة لنفس مالك الباخرة لوسى .

استمعت المحكمة لبينة الطاعن وحجزت علي الباخرة هاتش أنـــد حجـــزا مؤقتا لحين إيداع السبب المانع عن تقديم الضمان .

تقدم محامي المطعون ضدهم (أصحاب الباخرة هاتش أند) بطلـــب لفــك الحجز منها لأنها غير مملوكة لأصحاب الباخرة لوسى .

استمعت المحكمة لمندوب التفتيش البحري وأطلعت في المستندات وبعدهــا أصدرت أمرا بفك الحجز عن الباخرة هاتش أند . تقدم محامي الطاعة باســـتئناف أمام محكمة الاستئناف ضد ذلك الأمر حيث قضت بتأييد قرار محكمة الموضـــوع وشطبت الطلب .

الآن تقدم محامي الطاعنة بهذا الطلب عن طريق النقض ويتلخص الطلب في أن الباخرة لوسى والباخرة هاتش أند ملك لمالك واحد هو (باكور التجاريـــة) وأن شهادة تسجيل الباخرة هاتش أند صورية ولذلك فهو يلتمس إلغاء ذلك القرار .

رد محامي المطعون ضدهم علي ذلك الطلب مؤكدا صحة القرار المطعون فيه وألتمس شطب الطلب .

قدم الطلب خلال القيد الزمني المحدد في المادة ٢٠٨ من قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣ ولذلك نقبله شكلا .

ومن حيث الموضوع أري الفصل في الطلب علي النحو الآتي :-

(١) نجح المطعـــــون ضـــدهم في تقديم بينة راجحة تثبت إن الباخرة لوسى ملــك لأحمد عبد الرحمن طابلو بطرابلس وترفع علم سوريا وأن الباخرة هاتش أند ملــك هاتش أند للملاحة وترفع علم بنما وأنه لا توجد أي علاقة بين الباخرتين وفقا لإفادة مندوب التفتيش البحري علي اليمن والمستندات .



(٢) ما ذكره محامي الطاعنة من إن الفاكسات مستندات رقم (٦/٥/٤) من فـــاكس واحد بشفرة (MARTI) ومتعلقة بالباخرتين تدل علي أن مالك البـــاخرة لوســـى ومالك الباخرة هاتش أند جهة واحدة قول افتراضي لا يمكن الأخذ به ولا يمكن أن يحل محل شهادة تسجيل الباخرة فقد يكـــون مرســـل تلـــك الفاكســـات مســـتأجر (CHARTERER) للباخرتين أو سمسار بحري (BROKER) يعمـــل لصـــالح الباخرتين .

(٣) فشل الطاعنة في تقديم أي بينة تثبت صورية شهادة تسجيل الباخرة هاتش أند

لما تقدم أري إذا وافق الزميلان أن نؤيد القرار المطعون فيه نشطب هـــذا الطلب برسومه .

محمد صالح محمد
قاضي المحكمة العليـــــا
٢٣/٥/١٩٩٩م

أوافـــــــــق

مصطفي عبد القادر
قاضي المحكمة العليـــــا
٢٩/٥/١٩٩٩م

أوافق .. وأضيف أن السند الأساسي لملكية السفينة هي شهادة التســـجيل (بموطن التسجيل) وأي خلاف حول ملكية السفينة تحسمه شهادة التسجيل حتى ولو بيعت السفينة ولم تسجل فأنها لا مجال لافتراض انتقال ملكيتها ورغم أنـــها فـــي الأصل مال منقول إلا بعد التسجيل لان التسجيل ينطوي علي حقوق لا تنشا بغـيره كالموطن والجنسية وعلم الحماية أي علم الدولة التي تعمل السفينة تحت حمايتـــها

وترفع بموجبها هذا العلم وأيضا يحدد القانون الذي تتعامل بـــه الســفينة بالنســبة لإجراءات التســـجيل (أنظر السابقة م ع/ط م/١٩٦/٩٧ بنك النيليين وآخريــن ضد مؤسسة صالح أحمد) .

أما الاعتماد علي (الفاكس) أو الشفرة الخاصة به فلا يشكل بينة لمواجهة التسجيل فهو قرينة وكلها التقت معاكسة لحقيقة التسجيل ٠٠ وكما ذهــب الزميــل محمد صالح (فالسفينة المستأجرة) تحكمها قواعد خاصة (بأجرة السفينة) وفقا للعقد ولا تعتبر مملوكة للمستأجر بأي حال من الأحوال ٠٠ أما (مسالة الصورية) فـــي التسجيل فلا مجال لافتراضها لمجرد استعمال (شفرة فاكس واحدة) ٠٠ ومن ثــم فمع تقديري لهذا الجهد المقدر للأستاذة (حنان حســن) المحــامي إلا أن مســألة الفاكس لا تكفي لتأكيد صحة ملكية السفينة للمدعين وعليه أتفق مع الزميل محمــد صالح والزميل مصطفي .

عبدالروؤف حسب الله ملاسى
قاضي المحكمة العليـــــا
١/٦/١٩٩٩م

الأمر النهائي :-

أمر :

❖ نؤيد الحكم المطعون فيه ويشطب الطلب برسومه

عبدالروؤف حسب الله ملاسى
قاضي المحكمة العليـــــ
١/٦/١٩٩٩م

المستأنف / شركة هو ليد لندن

/ ضد /

المستأنف ضده / شركة التنميه الغلال المحدودة

م أ / أ س م / ١٩٩ /١٩٩٨م

المبادئ

١. مكافأة كسب الوقت في الإسراع في تفريغ حمولـــة الســـفينة مبلغ يدفعه مالك السفينة للمستأجرين إذا أسرع هؤلاء في شـــحن البضاعة أو تفريغها في فترة زمنية أقل من الفترة المتفق عليـــها في مشارطه التأجير .

٢. لا تستحق مكافأة كسب الوقت للمستأجرين إلا إذا كان هنالك اتفاق واضح في مشارطه التأجير علي قيمة غرامـــــة التـــأخير وقيمة كسب الوقت .

٣. لابد من وجود مشارطة إيجار مع الناقل مالك السفينة وضـــع فيها شرط غرامة تأخير وحتى يتفادى ذلك يلجأ إلـــى التفريـــغ السريع .

٤. من المعتاد عليه في مجال تأجير الســفن أن مكافــأة كســب الوقت تعادل نصف غرامة التأخير غير أن هذه القاعدة ليســـت مطلقة وللطرفين الاتفاق علي ما يخالفها .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / مصطفي عبد القادر	رئيساً
السيد / محمد علي خليفــــة	عضواً
السيد / جمال وداعة الله النيل	عضواً

المستأنف / شركة هو ليد لندن

/ ضد /

المستأنف ضده / شركة التنميه الغلال المحدودة

م أ / أ س م / ١٩٩ /١٩٩٨م

القــــــرار

١٢/ ربيع الثاني ١٤١٩هـ

١٩٩٨/٨/٤م

يستأنف الأستاذ عثمــان الشــريف الحكــم الصــادر فــي ١٩٩٨/٥/٢٧م في الدعوى ق م ٩٦/١٣ والصادر من قــاضي المحكمة العامة المدنية ببور تسودان والقاضي بأن تدفع المدعــي عليها المستأنفة مبلغ ٣٥ ألف دولار وألفي دولار أتعاب محامــاة

وتحمل رسوم الدعوى ويدور محور طلبه باختصار وغير مخل في الأتي :-

(١) لم يقدم الإدعاء أي سند قانوني يساعد المحكمة بأن ما تم عقد مقاولة .

(٢) وفقا لنص م ٣٨٠/ معاملات مدنية يجب أن يتضمن عقد المقاولة وصف عمل العمال أو الشيء المصنوع وبيان نوعه وقدره وطريقة أدائه .

(٣) بعد استعراض المواد ٣/٣٨٦ و ٣/٣٨٧ ، ١-٣/٢ يري أن عمل التفريغ أو شحن البواخر وعمل التفريغ وشحن الشاحنات أو عربات السكة حديد أو غيرها لا يمكن تكيفه علي أساس أنه عقد مقاولة وإنما هو عقد عمل .

(٤) وحيث أن المعاملة ليس بعقد مقاولة فقد جاء القرار بأن عقد المقاولة يسقط بمرور عشرة سنوات مخالفا للقانون .

(٥) لا يرتب العقد حق قانوني علي المستأنف بمعزل عن عقدي أيجار السفينتين .

(٦) لم تكيف المحكمة مستند الإدعاء (١) التكييف القانوني السليم.

(٧) لا يمكن الحكم بحافز الإسراع دون التثبيت من المراكز القانونية الواردة في مشارطة الإيجار التي هي المصدر القانوني بما يعرف بغرامة التأخير وحافز الإسراع .

(٨) لا يحمل المستند الذي أسس الحكم عليه أي تاريخ ولا يحمل أي تحديد لأيام التفريغ المدعي بها وليس بمشارطه السفينتين المذكورتين فيه وبالتالي القرار أنبي علي فراغ.

(٩) لو أن الإدعاء سمي الاتفاق المحال إليه في البند (٥) بأنه مشارطه جكنون لتمكنت المحكمة من الوصول إلى التكييف الصحيح لمستند الإدعاء (١) ولا ألزمت المحكمة الإدعاء بأن يحضر الاتفاق الأساس . الذي الحق به هذا المستند والذي يوضح عدد أيام التفريغ حتى يتثنى للمحكمة أن تحكم بأن هنالك حافزا للمدعين من جراء تفريغ السفينتين قبل انقضاء أيام التفريغ المدعي أنه قد تم الاتفاق عليها في مشارطه إيجار السفينتين وعلي نمط ونموذج محدد ويلتمس في محصلة طلبه إلغاء الحكم المطعون فيه والحكم لهم برسوم وأتعاب المحاماة في هذه الدعوى . من الجانب الأخر يرد الأستاذ محمد نور طمبل بالآتي باختصار غير مخل :-

(١) جاء في مستند الإدعاء (١) ما يلي :-

((شروط التفريغ المبرمة بين السادة هو ليد لندن والسادة سدكو كمستلمين مائة ألف طنا من القمح السائب للسودان)) ثم تلي ذلك ما يلي :-

((عملا بما تقدم يطبق ما يلي علي كل من القمح السائب الذي يرد علي السفينتين (كلينش والعلي) بما يقتضى من ذلك القمح وتطبق نفسي الشروط وآي تعديلات يتم الاتفاق عليها قبل وصول أي من السفينتين ماعدا الشرطين الأول والثاني وتلت ذلك خمسة شروط مرقمه من (١) إلى (٥) علي النحو الآتي :-

١/ معدل التفريغ ١٥٠٠ طنا في كل يوم عمل يسمح فيها الطقس بذلك .

٢/ لا تحسب أيام الجمعة والعطلات الرسمية ضمن زمن التفريـــع حتى ولو جري فيها عمل تفريغ .

٣/ يكون معدل عوض التأخير أربعة ألف دولار عن اليوم الواحد .

٤/ يكون حافز الإسراع بنصف معدل عوض التأخير .

٥/ فيما عدا ذلك ينطبق عقد جنينكون النموذجي عن هذا الاتفاق.

٢/ أن هذه الدعوى مؤسسة علي الشرط الرابع بمستند الادعــاء (١) الذي ينص صراحة علي معدل حافز الإسراع اليومـــي ولا تســتند الدعوى في أي جزئية ، منها علي عقد (جينكون) النموذجي .

٣/ يشكل م إدعاء (١) عقد صحيح ملزم لطرفية .

٤/ لم ينكر المستأنف نسبة المستند له وتوقيع الربان .

٥/ لقد حدد مستند الإدعاء (١) عدد أيام التفريغ وتحددهــا حمولــة السفينة وهو معدل التفريغ اليومي .

٦/ لم يوضح المستأنف ما يخرج هذا العقد من كونه عقــد مقاولــة وأنه عقد عمل .

٧/ الباب السادس من قانون المعاملات هو الأنسب للتطبيق علـــي عقود العمل البحرية .

٨/ أن شركة الشحن والتفريغ في كثير من الأحيان تقــود فـــي ذات الوقت بتفريغ أو شحن عدد من السفن مملوكة لأشــخاص مختلفيــن وأن شركة الشحن والتفريغ غير ملزمة بتكوين وقت العمــــل كلــه لخدمة شخص واحد أو سفينة واحدة .

٩/ العقد هو عقد مقاولة وليس عقد عمل وتجدر الإشـــارة إلـــى أن التزام شركة الشحن والتفريغ يدفع عوض تأخير للطــرف الآخــر

ملزمة بدفع عوض تأخير يتجاوز جملة الأجر المتفق عليه ولا يمكن في أي حال من الأحوال تصور وقوع ذلك في حالة عقد العمل .

١٠/ سواء أكان العقد عقد عمل أو مقاولة وفقا لنص م ٧٣ من قانون العمل ١٩٩٧م يكون الدفع بسقوط الحق بالتقادم غير وارد .

١١/ زمن استغراق التفريغ وتفاصيل زمن تفريغ السفينة وردت في مستند الإدعاء (٢) ويلتمس في محصلة طلبه شطب الاستئناف وإلزام المستأنف لجميع مصاريف وأتعاب المحاماة المعقولة من ثم أصبح الطلب جاهز للفصل فيه . صدر الحكم المطعون فيه بالاستئناف في ٩٨/٥/٢٧م وقدم الطلب وحصل الرسم عنه في ٩٨/٦/١٣م اكتملت المذكرات بالرد في ٩٨/٧/٢٥ وبالتالي الطلب جاء وفقا لنص م ١٧٧ - ١٩٢ إجراءات مدنية فهو مقبول شكلا . من حيث الموضوع في تقديري أن هذا الطلب ينبغي الفصل فيه على النحو الأتي :-

أولا :-

أتفق تماما مع الأستاذ عثمان الشريف في أن هذه المعاملة جافز الإسراع ليس بعقد مقاولة كما جاء في الباب السادس من قانون المعاملات وليس هو الأنسب لتطبيقه علي هذا النزاع كما أتفق مع الأستاذ طمبل أيضا ليس هو بعقد العمل وفقا لنص م ٤٠٠ معاملات وقد كان قانون العمل الساري المفعول . في عام ١٩٩٤م وهو قانون علاقات العمل الفردية لسنة ١٩٨١م قد نصت المادة (٧) من ذلك القانون أن يكون عقد العمل مكتوبا وأن يشتمل على اسم



صاحب العمل وعنوانه ومكان العمل واسم العامل وعمره ومكان إقامته ومؤهلاته وطبيعة ونوع العمل المتفق عليه والأجر وطريقة سداده وكيفية إنهاء العقد ويلاحظ أن مستند الإدعاء (١) المبرم بين طرفي الدعوى جاء خاليا مما تستوجبه المادة (٧) وهذا قرينة على أن مستند الإدعاء (١) ليس عقد عمل إذن نقرر مستند الإدعاء (١) ليس هو بعقد مقاولة أو عقد عمل وقانون العمل ٩٧ لا ينطبق عليه .

ثانياً :-

وبالتالي تعد هذه المعاملة معاملة بحرية وفق عقد يشتمل علي التزامات متبادلة يطبق بشأنه القواعد العامة في العقود والأعراف الدولية والمعاهدات وما جري عليه العمل في مثل هذه الحالات باعتبار أن القانون البحري هو مجموعة أعراف ومعاهدات دولية . وقد جاء في كتاب مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري وأنواع النقل الدولي الأخرى لمختار السويفي ((مكافأة كسب الوقت مبلغ يدفعه مالك السفينة للمستأجرين إذا أسرع هؤلاء في شحن البضاعة أو تفريغها في فترة زمنية أقل من الفترة المتفق عليها في مشارطه التأجير وبطبيعة الحال فلا يستحق مكافأة كسب الوقت للمستأجرين إلا إذا كان هنالك اتفاق واضح في مشارطه التأجير علي قيمة غرامة التأخير وقيمة كسب الوقت)) وبالتالي نتفق تماماً مع الأستاذ عثمان الشريف في ضرورة أن تكون هنالك مشارطه إيجار مع الناقل مالك السفينة وفيها نص علي غرامة تأخير وحتى يتفادي ذلك يلجأ إلى التفريغ السريع ولكن في نفس الوقت نفي وجود هذه المشارطة يقع عبء إثباته علي الدفاع المستأنفين بأن

يثبتوا أنه لا توجد مشارطه إيجار فيها مشارطه التأخير مما ينفـــي الاستحقاق عن مكافأة كسب الوقت وهذا ما يثبته الدفاع كذلك جـــاء في :

((Mareine Lloyds Encyclopedic dictionary 1988 London density theses are days saved while loading or discharging interrelation to the time specified in Contract))

وبالتالي مستند الإدعاء تكييفه أنه عقد ملزم لطرفيه وقع عليه الربان وهو ينوب عن مجهز السفينة المالك وهذه المكافـــأة يلـــزم المـــالك بدفعها وهو الذي دخل في مشارطه إيجار بفرض غرامـــة تـــأخير عليه وحيث لم يطعن في المستند بالتزوير ولم تنفي نســـبتة لمـــالك السفينة وأن المستأنفين يقوموا بإدارة هذه السفن فـــهم ملزومـــون ملزمين بهذا المبلغ هذا ومن المعتاد في أعمال تـــأجير الســـفن أن كسب الوقت يعادل نصف غرامة التأخير غير أن هذه القاعدة ليست مطلقة ويجوز للطرفين الاتفاق على ما يخالفها ولم يرد نـــص بـــأن المبلغ نصف غرامة التأخير أو بإحالة النزاع إلى التحكيم أو بأنطباق بنود عقد جنكون النموذجي أو حتي يسقط الحق في المطالبة بالتقـــادم وفي تقديرنا الاتفاق جاء واضحا في تحديد زمن التفريغ الذي كســـب فيه ويستثني منه أيام العطل الرســـمية والجمـــع (Friday and Holidays included Charterparty) وأيام العمل التي تسمح بها الظروف الجوية مصطلح يتم الاتفاق عليه في مشارطات التـــأجير لصالح المستأجرين ومعناه أن الوقت المحدد المسموح به للشحن أو التفريغ يحسب عن أيام العمل أو أجزاء منـــها التـــي تســـمح بـــها الظروف الجوية لمواصلة عمليات الشحن والتفريغ وعن إعداد كشف

حساب الوقت تستبعد أو تختزل الأيام أو الساعات التي تسمح الظروف الجوية بمواصله عمليات الشحن والتفريغ خلالها .
مما تقدم في غياب إثبات لا توجد مشارطه إيجار بها شرط غرامة تأخير حتى نقرر كما ذكر الأستاذ عثمان الشريف مع أكيد احترامنا له ومع تسليمنا معه كما ذكرنا آنفا لابد من مكافأة كسب الوقت أو عائد التسهيل إلا إذا كان هنالك اتفاق واضح في مشارطه التأجير علي قيمة غرامة التأخير وقيمة كسب الوقت وفي رأينا إثبات عدم وجود المشارطه يقع علي مدعيه لأنه طالما تم إبرام العقد م إدعاء (١) فهو قرينة علي تواجد المشارطة وأن هنالك اتفاق واضح في مشارطه التأجير علي قيمة غرامة التأخير وقيمة كسب الوقت وحيث التزم المستأنف بهذا الاتفاق وهو يشمل التزامات عقديه متبادلة فأن الحكم للمدعين بالمبلغ بعد تنفيذ التزاماتهم صادف صحيح القانون وكذلك الأوامر الأخرى وبعد موافقة الزميلين الموقرين أري أن نؤيد الحكم ونأمر بشطب الاستئناف برسومة ويخطر الأطراف .

محمد علي خليفة
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان

الرأي الثاني :-

أوافق

جمال الدين وداعة الله النيل
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٨/٨/٥م

الرأي الثالث :-

أوافـــــق

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٨/٨/١٧

الأمر النهائي :-

(١) نؤيد حكم محكمة الموضوع .
(٢) يشطب الطلب برسومه .
(٣) يخطر الأطراف .

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
ورئيس الدائرة
١٩٩٨/٨/١٧م

وزارة التشييد والأشغال العامة

/ ضد /

شركة الباسفيك للتجارة - وكلاء الباخرة تولا

أ س م /إس ش / ١٠٧ /١٩٧٩م

المبادئ :-

إذا تقادمت المطالبة وفقا لعقد حافز التفريغ السريع لمدة عام فإن المطالبة تسقط بمضي سنة واحدة وفقا للفقرة (٣) من الجزء الأول الملحق بقانون التقادم ووضع اليد .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / محمد محمد الحسن شقاق	رئيسا
السيد / يوسف دفع الله	عضوا
السيد / محمد طاهر علي	عضوا

وزارة التشييد والأشغال العامة

/ ضد /

شركة الباسفيك للتجارة - وكلاء الباخرة تولا

أ س م / س ش / ١٠٧ /١٩٧٩م

هذا استئناف ضد قرار محكمة مديرية البحر الأحمر بصفة ابتدائية في الدعوى رقم ٧٩/١٤ . .

تؤجز الوقائع أن رسالة أسمنت شحنت علي الباخرة تولا إلى ميناء بور تسودان ونص في البند (٢٩) من العقد علي مقدار الغرامة في حالة التأخير أو الكسب في زمن تفريغ البضاعة في ميناء الوصول . أدعي المدعون أنهم قاموابتفريغ البضاعة قبل



الموعد المحدد وطالبوا المدعي عليهم بحقهم فيما كسبوه من وقت حسب نص العقد المذكور .

شطبت الدعوى بمضي المدة القانونية (سنة واحدة) بناء علي طلب المدعي عليهم علي أساس أن العقد أبرم بين الطرفين في ١٩٧٥م ورفعت الدعوى في ٧٩/٤/١٤ ومن هنا كان هذا الاستئناف.

يقول المستأنف أن محكمة الموضوع خلطت بين معاملتين الأولى هي شحن الحمولة إلى السودان فهذه تنطبق عليها نصوص عقد الشحن البحري ، أما المعاملة الثانية فهي تفريغ البضاعة فبنطبق عليها ما هو متفق عليه بين الأطراف وبالتالي فإن قانون التقادم الذي يسري علي عقد النقل يختلف عن التقادم الذي يسري علي الالتزامات الأخرى وانتهي إلي المطالبة بتطبيق البند الثاني عشر من القسم الثاني من قانون التقادم الذي حدد فترة التقادم بخمس سنوات .

بالاطلاع علي العقد المشار إليه كمستند قدم لمحكمة الموضوع أجد أن وثيقة نقل البضاعة المذكورة تضمنت الشروط المتفق عليها بما فيها نص المادة (٢٩) علي النحو المشار إليه هذه الشروط تضمن عادة في عقود إيجار السفن أو في وثائق النقل (أنظر كار فر في الشحن البحري - الطبعة ١٢ - البند ١٢٠٥) في هذه الحالة جاء نص الغرامة المشار إليها في وثيقة النقل وهي تعتبر العقد بين الطرفين لتوصيل البضاعة المعينة لميناء الوصول ما لم يوجد عقد أخر وفي هذه الحالة الأخيرة تعتبر وثيقة النقل كإيصال باستلام البضاعة . أما وقد ظهر لنا أن الوثيقة المرفقة هي عقد



تضمن كل ما هو معني يشحن البضاعة ، ولم يقدم خلافه فهي أذن عقد شحن بحري ، ولما كان ذلك وكانت نصوصه كلها وحده واحدة لم يتضح منها أن تفريغ البضاعة وما تبعها من شرط العرامة عقد آخر منفصل فأن ما حاول المستأنف أثارته لا يعدو أن يكون استنتاجا ليس له سند من الواقع أو القانون .

لما تقدم فأن مدة التقادم المسقط في هذه الحالة سنة واحدة كما في الفقرة (٣) من الجزء الأول للجدول الملحق بقانون التقادم ووضع اليد ، وكما قررت السابقة القضائية أصحاب الباخرة سر لوس ضد فاستنجى لاكاهما (AC/REV/366/65) ، وعليه فأن هذا الطلب لا أمل فيه ويتعين شطبه إيجازيا .

يوسف دفع الله
قاضي محكمة الاستئناف
١٩٨٠/١٢/٢٢

٨١/١٢/٢٣

أوافق

محمد طاهر علي
قاضي محكمة الاستئناف

٨١/٧/١٨

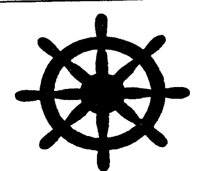
أوافـــــق

محمد محمد الحسن شقاق
قاضي محكمة العليـــــا
ورئيس محكمة استئناف شرق السودان
بور تسودان

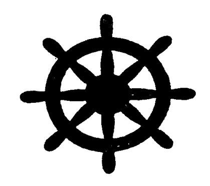
أمــــــــر :-

((يشطب الطلب إيجازيا))

محمد محمد الحسن شقاق
قاضي محكمة العليـــــا
ورئيس محكمة استئناف شرق السودان
بور تســــــــــودان
٨١/١٢/١٨



القسم الثاني
عقد العمل البحري
شكليته - انقضاؤه





المستأنف / أصحاب الباخرة سمبا

/ ضد /

المستأنف ضده / شارلى جاكوب

أ س م /١١٨/١٩٩٧م

مبادئ

١. يرتب عقد العمل البحري التزام علي البحار بالطاعة وجسن السلوك وأداء العمل المطلوب .

٢. يعرف القانون البحري عقد العمل تحت فترة اختبار وهو لا يختلف عن فترة الاختبار في عقد العمل البري إلا أنه يعطي صاحب السفينة أو المخدم مكنة إنهاء العقد خلال فترة الاختبار دون أي قيود أو مسئولية عليه .

٣. ينتهي عقد العمل البحري بانتهاء المدة المحددة فيه مع أعاده البحار إلي الميناء الذي سافر منه وإذا لم يكن للعقد مدة محددة جاز لكل من طرفيه إنهاءه .

٤. يشترط إنذار الطرف الأخر بالانتهاء قبل ثلاثين يوما وإلا الزم المجهز بدفع أجره عن مدة الثلاثين يوما .

٥. ينتهي عقد العمل البحري بوفاة البحار لأنه يقوم علي أساس الاعتبار الشخصي أو بعجزة كليا عن أداء عمله الأصلي .

٦. إذا ثبت عجز البحار عن أداء عمله وإهماله فأن ذلك يبرر عزله دون أي تعويض باستحقاق ولكن إذا لم يثبت ذلك الربان فإن البحار يستحق اجره عن مدة الرحلة .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

أمام :-

السيد / مصطفي عبد القادر رئيسا

السيد / محمد علي خليفة عضوا

السيد / مرتضي الصديق الحسن عضوا

المستأنف / أصحاب الباخرة سمبا

/ ضد /

المستأنف ضده / شارلي جاكوب

أ س م /١١٨/١٩٩٧م

المذكـــــرة

١٥ ربيع الأخر ١٤١٨ هـ

١٨ / ٨ / ١٩٩٧م

يستأنف الأستاذ/ خالد محمد الريح الحكم الصادر في ١٩٩٧/٦/٢١م في الدعوى ق.م.٩٦/٤٥م ويدور محور طلبه باختصار غير مخل في الأتي :

(١) أهملت المحكمة إفادات شهود الدفاع وهم شهود محايدين مهمين .

(٢) المدعي (المستأنف ضده) وقع وبصم علي كشف الحساب وأكد أنه استلم كل استحقاقاته وفقا لنص المادة ١/٢١ إثبات لعام ٩٣م وليس ٩١م كما ذكر

الأستاذ (يكون الإقرار حجة قاطعة علي المقر وفقا لنـــص المـــادة ١/٢٢) لا يصح في المعاملات الرجوع عن الإقرار .

(٣) شاهد الدفاع قاسم أكد أن المدعي أكد استلامه لحقوقه من الباخرة .

(٤) لم يقدم المدعي شاهدا علي أنه وقع علي المستند قبل ملئ البيانات .

(٥) في القانون البحري لا يوجد فصل تعسفي ولا مجال لانطباق قانون علاقـــات العمل الفردي علي عقد العمل البحري وأشار إلي سابقتي أصحـــاب البـــاخرة البارق / ضد/محمد أحمد إبراهيم المجلة ١٩٨٧م وسابقة مؤسسة فايز للتجارة والملاحة /ضد/ خليل محمد علي وأن مكتب العمل لا يختص بالمنازعـــات البحرية وإنما يختص بذلك ناظر الميناء والتفتيش البحري .

(٦) أكد مندوب التفتيش البحري أن المدعي لم يفصل تعسفيا بـــل خـــلال فـــترة الاختبار تم إنزاله لأنه لم يكن كفء وكنا ننتظر سماع الكابتن وضـــابط أول الباخرة .

(٧) المدعي لم يكمل فترة الاختبار بالتالي لا يستحق أجرة عن باقي مدة العقـــد بل ما قام به من عمل

(٨) لا يستحق المدعي أجرة عن الإنذار لأنه لم يكمل فترة الاختبار عمل (١٢) يوما فقط .

(٩) المحكمة في أتعاب المحاماة حسب سابقة بوراكشن غير مقيـــدة الأتعـــاب الاتفاقية .

ويلتمس إلغاء قـــــرار المحكـــــمة وشطب الدعوى من الجانب الأخر برد الأستاذ / عبد الهادي محمد إبراهيم بالآتي باختصار :-

١/ العقد المبرم ملزم للطرفين ولم يوقع أن العقد لمدة اختبار .

٢/ مسألة استحقاق العامل البحري لبقية مدة العقد إذا تم فصلة تخضع لمعـــاهدتي بر وكسل وهأبورج ويتبع فيه القواعد العامة للعقد .

٣/ المدعي يستحق كل طلباته لأن فصل قبل انتهاء العقد .

٤/ لم يستلم المدعي كل استحقاقه وقد وقع علي المستند وهو علي بياض

٥/ بخصوص أتعاب المحاماة السابقة تتحدث عن أتعاب محاماة لم تكن مكتوبه في هذه الدعوى الاتفاق مكتوب ويلتمس تأييد الحكم وشطب الاستئناف برسومه من ثم أصبح الطلب جاهز للفصل فيه صدر الحكم المطعون فيه في ٢١/٦/١٩٩٧م وقدم هذا الطلب وحصل الرسم عنه في ٢٣/٦/١٩٩٧م وبالتالي جاء وفقا للقيد الوارد في نص المادة ١٩٢ إجراءات مدنية فهو مقبولا شكلا من حيث الموضوع في تقديري أن هنا الطالب ينبغي الفصل فيه علي النحو الأتي :

أولا

في البدء نشير إلي أن القانون الذي يحكم النزاع هو القانون البحري وليس قانون علاقات العمل الفردية ولأن مشروع القانون البحري لم يري النور بعد فإن قانون نقل البضائع بالبحر لسنة ٥٩م والقانون البحري السوداني لسنة ٦١م لم يغطيا هذه المسألة وقد لجاءنا إلى ما تيسر لنا من كتب القانون البحري لأن من المعلوم أن القانون البحري بصفة عامة ما هو إلا مجموعة من الأعراف البحرية التي استقرت منذ القدم وجري العمل بها بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية والفقه القانوني العام فمبادئ القانون البحري (مبادئ عالمية) بحيث يتعذر القول بوجود قانون بحري مصري أو آخر بريطاني أو آخر أمريكي (أنظر القانون البري د. كمال طه ص ١٨١ وأتفق تماما مع الأستاذ /خالد الريح في أنه لا مجال لانطباق قانون علاقات العمل الفردية لسنة ١٩٨١م لأنه يختص بالمنازعات البرية لأن عقد العمل البحري هو تنظيم مغاير في نواح كثير القواعد التي تحكم العمل البحري وعرف الدكتور حسن الماحي في مؤلفه القانون البحري عقد العمل البحري بأنه هو عقد يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت

أشراف مجهز أو ربان وفقا لهذا التعريف يشترط في العمل محل عقد العمل البحري أن يكون في السفينة ومكان العمل أيضا هو مناط التنظيم الخاص بعقد العمل البحري ومن ثم فأن سريان العقد يكون خلال فترة الرحلة البحرية فالاعتبارات التي أوجبت تنظيما خاصا بعقد العمل البحري وهي الأخطار أو التي يتعرض لها البحار بسبب السفر بالبحر لا توجد في البر وبناء عليه لا تسري أحكام عقد العمل البحري بعد انقضاء عقد العمل وعودة البحار إلي البر حيث يخضع عندئذ لأحكام عقد العمل البري إلا إذا كان لا يزال في خدمة المجهز وذلك في حالة تعلق الأمر بوقائع حدثت أثناء الرحلة البحرية وبالتالي مناط تطبيق أحكام عقد العمل البحري هو العمل في السفينة ولا يشترط لعقد العمل البحري شكلية معينة كالكتابة مثلا ثم إن مستند إدعاء (١١) العقد هذا مكتوب ويتم إبرامه بمجرد توافق إرادة كل من المجهز أو الربان والبحار فهو من العقود الرضائية ويرتب عقد العمل البحري علي عاتق البحار عدد من الالتزامات منها الالتزام بأداء العمل المطلوب والتزامه بالطاعة وحسن السلوك . وحسب عقد العمل البحري لمستند إدعاء (١١) عين المستأنف ضده علي أساس المرتب الشهري في عمل زيات ولم ينص صراحة علي إن العقد لفترة اختبار والسؤال الذي يطرح هل هنالك عرف بحري استقر وتواتر علي أن يفهم ذلك ضمنيا أن فترة الثلاثة أشهر الأولي هي فترة اختبار وعبء ذلك يقع علي من ما يدعي ذلك العرف لأنه وفقا لنص م ٥/ط إثبات لسنة ٩٣م العرف العملي حجة إذا أضطرد أو غلب ولأن الأعراف السودانية العامة التي أقرتها المحاكم تأخذ المحكمة بها علما إلا انه إذا كان الأستاذ محامي المستأنف يدعي أن هنالك عرفا بحريا استقر لتفسير علي اعتبار الثلاثة أشهر الأولي في عقد العمل البحري حتى ولو لم ينص علي ذلك صراحة أنها فترة اختبار علية إثبات ذلك أو مد المحكمة بالمرجع لأخذ العلم القضائي م ٤/١٤ من قانون إثبات لسنة ٩٣م ولم يستطع ذلك وقد يظن البعض

أن عقد العمل البحري لا يعرف فترة الاختبار ولكن بالرجوع إلى ما جاء في كتاب أصول قانون العمل د.جلال العدوى ص ١٥٨ (عقد العمل تحت الاختبار بصفة عامة لا يتميز عن عقد العمل العادي إلا في أنه يخول للطرفين أو لأحدهما مكنة إنهاء العقد خلال فترة الاختبار بدون مسئولية وبدون التقيد بما يستلزمه القانون في حالة إنهاء عقد العمل من إتباع إجراءات معينة فعقد العمل تحت الاختبار يتحلل إلى ذات عناصر العمل العادي من عمل تابع ومأجور ومن ثم لا يجوز اعتباره عقدا غير (رسمي) مهملين الوصف الحقيقي له كعقد عمل هذا بالإضافة إلى أن إرادة المتعاقدين لا تتصرف إلى إبرام عقد جديد في حالة نجاح التجربة وإنما مجرد استمرار العقد الأساسي بكافة أحكامه وشروطه وصيرورته باتا وبناء عليه لا يجوز لرب العمل أن يخفي أجر البحار المتفق عليه في عقد عمل تحت الاختبار متى انتهت فترة الاختبار دون إنهاء العقد وبالتالي لم يثبت لنا مع صراحة العقد أنه عقد لفترة اختبار أو ثبت لنا أن هنالك عرف تواتر واستقر أو إثبات ذلك . وحيث أن العقد محدد بمدة ستة أشهر فهو ينقضي بانتهاء الفترة المحددة لها ويقول د.علي جمال الدين في مؤلفة القانون البحري (وإذا كان العقد لمدة محدودة أنتهي بانقضائها تع مراعاة ما يلي خاصة بإعادة الملاح إلي الميناء الذي سافر منه أما إذا لم تكن له مدة محددة جاز لكل من طرفيه إنهاؤه بشرط إعلان الطرف الأخر كتابة قبل الانتهاء بثلاثين يوما وإلا إلتزام الطرف الذي إنهاه يدفع تعويض جزئي يساوي أجر الملاح عن مدة المهلة أي الثلاثين يوما أو عن الجزء الباقي منها إذا استمر في العمل بعض أيامها هذا ولما كان عقد العمل البحري يقوم علي الاعتبار الشخصي فأنه ينقضي بوفاة البحار) أو بشهادة عجز كلي عن أداء عمله الأصلي أو عجزه عجز جزئيا مستديما متي ثبت عدم وجود أي عمل آخر لدي رب العمل ويمكن للبحار أن يقوم به . الدفاع يدفع أن الربان إنهي عقد عمل المدعي عليه المستأنف ضده بسبب عجزه وتقاعسه وإهماله ولكن



لم تقم البينه علي ذلك واتفق مع الأستاذ محامي المستأنف بـــان شـــهادة الربـــان باعتباره استخدم سلطاته في إنهاء العقد باعتباره يمثل المجهز ومن سلطاته ذلـــك ولكن عليه أن يؤكد مبررات هذا الإنهاء أو سماع ضابط أول والسؤال هل حـــرم الدفاع من تقديم أدلته في تقديري الإجابة بالنفي لقد توخت المحكمة الاعتدال ولـــو كان الدفاع جادا لا أهتم بإحضارهما منذ الجلسات الأولي للسماع ولو يطلب مـــن المحكمة جلسة مسائية لسماع الربان وبالتالي فالصحيح في حالة وجود مـــا يـــبرر فسخ العقد ونزول البحار نتيجة ارتكابه مخالفة تبرر ذلك فلا يستحق اجـــره عـــن باقي فترة العقد وعلي فرض أن البحار ارتكب مخالفة وتم أخطاره وإعلان البحـــار بذلك .توقفت قليلا عند المستند الذي يوضح أن المدعي استوفي كل حقوقه باقراره وتوقفه والإقرار الذي يؤخذ به هو الذي يكون صراحة فإذا وقع وأنكر المدعـــي عليه توقيعه كان الأجدر علي الدفاع إثبات ذلك باستدعاء الربان أو علي الأقـــل أن يطلب بأخذ نموذج من بصمته وعضاهاتها بواسطة خبير البصمات فـــي المعـــامل الجنائية ويوجد فرع له في بور تسودان لان ذلك دليل علي المخالصة وطالما أن الدفاع يمثله محامي ضليع لا نملك أن أعاونه بإرجاع الأوراق لذا أري صحة مـــا حكمت به المحكمة بشأن مطالبه البحار بخصوص أتعاب المخاماة هي نوعان هما

أ/ الأتعاب بين الخصم والخصم .

ب/ الأتعاب بين المحامى وموكله .

ولأتعاب بين الخصم والخصم هي الأتعاب إلى تقدرها المحكمـــة تحـــت المادة (١١١) من قانون الإجراءات المدنية وتمارس المحكمة هـــذه السـلطات بالنظر إلي قيمة الدعوى وعدد الجلسات فيها وموضوع الدعوي ومقدار المجـــهود الذي بذل فيها وليس في ذلك ميقات وإنما تقدر المحكمة أتعاب كل قضيـــة وفـــق ظروفها وحدها ولا تتقيد المحكمة بالأتعاب التي يدفعها المدعي لمحامية حتـــى لو كانت مكتوبة وإنما هي تقدر الأتعاب التي يدفعها المدعي عليه نظير مـــا أداه

أداء محامي المدعي باعتبار أن المدعي عليه هو المتسبب فــي أقامــه المدعــي للدعوى و لا يحكم للمدعي علي المدعي عليه إلا بقدر ما أداه محـــامي المدعــي لكسب الدعوى في مصلحة المدعي والأتعاب الأخرى هي الأتعاب بين المحــامي وموكله هذا النوع من الأتعاب لا يحكمه قانون الإجراءات المدنية وإنما يحكمــه قانون المحاماة والذي يطالب بهذه الأتعاب هو محامي المدعي وهو يطالب موكله المدعي بهذه الأتعاب ولا يطالب بها المدعي عليه ولا تكون المطالبة بـــها أمــام المحكمة في دعوى مدينة وإنما تكون في شكل طلب يقدم في غرفة المداولة حسبما تنص عليه المادة ١/٤٣ من قانون المحاماة والأتعاب التي نقضي بها هذه الحالـــة تختلف من حيث التقدير عن الأتعاب التي تقدرها المحكمة في الدعوى تحت المــادة (١١١) من قانون الإجراءات المدنية وإنما يكون التقدير فيها أكثر جزالة لأن مثــل هذه الأتعاب تحمل عنصر التراضي وهي في الغالب تكون بموجب اتفـــاق وهـــي الأتعاب الاتفاقية التي يذكرها الأستاذ / عبد الهادي في رده علي الاستئناف لذلــك أخطأت المحكمة في الحكم لمحامي المدعي بالأتعاب الاتفاقية علـــي الخصـــم لأن الأتعاب الاتفاقية :

١/ يطالب بها في مواجهة موكل المحامي وليس خصمه .

٢/ يطالب بها في غرفة المداولة وليس في المحكمة .

٣/ يطالب بها بموجب قانون المحاماة وليس قانون الإجراءات المدنية .

أما الأتعاب التي صدر بها حكم المحكمة وهي الاتعاب الاتفاقية خطــأ والمفروض أن تقدر جهود الأستاذ لأنها لا تملك أن تصدر أمـــر بالأتعـــاب بيـــن المحامي ومؤكله وإنما بين الخصم وخصمه لأن سلطة الأمر بدفع الأتعاب هي لما بين المحامي ومؤكله تكون في إجراءات غير إجراءات الدعوى العاديـــة وبغرفـــة المداولة بنص المادة ٤٣ من قانون المحاماة وحيث المحكمـــة لـــم تحـــدد أتعـــاب المحاماة بين الخصم والخصم واستندت خطأ إلي الحكم بالأتعاب الاتفاقيـــة تـــري

وفقا لسابقة بورأ كشن أكود /ضد/ أمين علي حسني المجلة ١٩٩٢م ص ٣٣٤ والتي لم تعيد الأوراق لتقديرها وإنما قدرتها ، نري أن نأمر بإلغاء الجزئية في الحكم الخاص بأتعاب المحاماة ونقرر بأن يدفع المدعي عليهم أتعاب محاماة مائة ألف جنية عدا ذلك أري بعد موافقة الزميلين أن نأمر بشطب الاستئناف برسومه

محمد علي خليفة
قاضي محكمة الاستئناف – بور تسودان
١٨/٨/١٩٩٧م

أوافق

مرتضي الصديق الحسن
.قاضي محكمة الاستئناف – بور تسودان
١٨/٨/١٩٩٧م

أوافق

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف – بور تسودان
١١/٩/١٩٩٧م

الأمر النهائي :-

(١) نؤيد قرار محكمة الموضوع فيما عدا الجزئية الخاصة بأتعاب المحاماة .

(٢) ونقرر بأن يدفع المدعي عليه أتعاب محاماة مائة ألف جنية سوداني .

(٣) ويشطب الطلب برسومه .

مصطفي عبد القادر

قاضي محكمة الاستئناف – بور تسودان

ورئيس الدائـــــــرة

١٩٩٧/٩/١١م

المستأنف / علي محمد عبد الله وآخرون

/ ضد /

المستأنف ضده / أصحاب الباخرة أما ندا

أ س م / ٢٨٧/١٩٩٨م

المبادئ

١. ينقضي عقد العمل البحري بانتهاء المدة المحددة فيه إذا كانت محددة أو إذا كان علي أساس الرحلة ينتهي بانتهاء الرحلة المقصودة وينتهي في حالة القوة القاهرة دون البدء في الرحلة

٢. إذا كان العقد غير محدد المدة جاز لكل من طرفية إنهاؤه بعد أخطار الطرف الأخر .

٣. يجوز لمالك السفينة إنهاء العقد دون أخطار في حالة غرق السفينة أو مصادرتها أو فقدها أو أصبحت غير صالحة للملاحة

٤. ينقضي عقد العمل البحري بوفاة البحار أو عجزه عن أداء واجبه أو فصلة .

٥. أن عرض السفينة للمزاد العلني لا يعنى إنهاء عقد العمل طالما مازال البحارة مستمرين في خدمة السفينة ولم تنتقل للمالك الجديد.

٦. علي المحكمة قبل مباشرة البيع أن تنهي عقود بعض العاملين بها عدا العدد المناسب للحفاظ عليها وفقاً للمواثيق الدولية المتعلقة بسلامة السفن .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / محمد علي خليفـــة رئيساً

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن عضواً

السيد / جمال الدين النيل عضواً

المستأنف / علي محمد عبد الله وآخرون

/ ضد /

المستأنف ضده / أصحاب الباخرة أما ندا

أ س م / ١٩٩٨/٢٨٧م

المذكـــــــــرة

١٧ / جمادى الأولي / ١٤١٩هــ

٨ / ٩ / ١٩٩٨م

تستأنف الأستاذة / فاطمة محمد نور الحكم الصــــادر مـــن قاضي جزئي بور تسودان والقاضي بشطب دعـــوى المدعيــن باعتبار أنه سبق أن حكم له بمرتباتهم و مازالوا يمارسون العمـــل ويرى القاضي الجزئي أنه طـــــــالما تـم الحجز علي البـــاخرة

والآن هي معروضة للبيع فإن الباخرة توقفت عن العمل فلا مجـال لمطالبة جديدة / ضد/ هذا القرار تستأنف الأستاذة ويدور محـــور طلبها في الآتي باختصار :-

١/ العامل البحري يكون في العمل بصفة مستمرة ومقيدة باللوائح والقوانين البحرية .

٢/ طالما لم تقم أي جهة بإيقافهم يكون العامل البحري مستمراً في العمل ومسئول عن رقابة المركب والحفاظ عليها .

٣/ تدل إفادة الكابتن إنهم مازالوا يعملون ضمن طاقم الباخرة لـــذا يستحقون الأجرة .

٤/ تلتمس إعادة الأوراق لتصريح الدعوى وتأجيل البيع والفصـــل السريع في الاستئناف من الجانب الأخر وأنابه عن ملاك البـــاخرة يرد الربان بالآتي :-

١) لم يتم إيقاف أو رد الطاقم عن العمل من أي جهة .

٢) بل هنالك شروط جزائية في حالة مغادرة السفينة .

٣) تواجده ضروري وفق المواثيق الدوليـــة لضمـــان ســلامة الباخرة .

٤) عدالة يستحقون الأجر .

ومن ثم أصبح الطلب جاهز للفصل فيـــه . صـــدر الحكـــم المطعون فيه في ١٩٩٨/٩/٣م وقدم الطلب في ٩٨/٩/٥م ووصـل الرد في ١٩٩٨/٩/٧م الساعة (٣:٠٠) ظهراً واليوم ١٩٩٨/٩/٨م الساعة (١٠:٠٠) نكتب الرأي الأول وذكـــرت هـــذه السـرد رداً للأستاذة في طلبها بالاستعجال رقم أن المـــادة ٢/٢٠٥ تعطنـــا

الحق في الفصل في مدة لا تتجاوز الستين يوماً وبالتالي نقرر قبول الطلب شكلاً وموضوعاً نرى الفصل في الطلب على النحو الآتي :-

أولاً :

الثابت أن المدعين مازالوا مستمرين في عملهم حسب مهنة كل واحد في السفينة التي أعلنت الحكم من بيعها .

ثانياً :

صحيح ثبت أن هنالك أحكام بمرتبات المدعين قد صدرت .

ثالثاً :

ولكن السؤال:هل مجرد إعلان الحجز التنفيذي على الباخرة والشروع في بيعها يعني ذلك انقضاء العمل البحري وبالتالي لا يستحق البحارة أجرهم أما أن الأجور تظل مستمرة ما لم يعلن المالك أو الربان إنهاء عقد العمل البحري ؟ يحكم الأمر انقضاء العقد أي عقد العمل البحري . ويقول د. حسين الماحي في مؤلفة القانون البحري ص ١٢٧ (ينقضي عقد العمل البحري بانقضاء المدة المحددة له إذا كان محدد المدة فإذا كان عقد العمل مبرماً علي أساس الرحلة الواحدة فأن العقد ينقضي بانتهاء الرحلة أو دون مواصلتها أما إذا كان العقد غير محدد المدة جاز لكل من طرفية إنهاؤه بعد إخطار الطرف الأخر ويجوز لمالك السفينة إنهاء العقد دون أخطار في حالة غرق السفينة أو مصادرتها أو فقدها أو أصبحت غير صالحة للملاحة . وينتهي العقد بوفاة البحار أو عجزه عن أداء واجبه وينقضي العقد بفصل البحار علي ضوء

هذه المبادئ لم تقل المحكمة إنها اطلعت علي عقد العمل البحـــري ورأت أنه لرحلة واحدة وانقضت أو ثبت أن المدعين فصلــوا أو أن المالك أو الربان هنا يمثل الملاك قد انهي عقد العمل للحجز علــــي السفينة وبالتالي يعتبرون في الخدمة وقد جاز المشرع المصـــــري للراسي عليه المزاد في حالة بيع السفينة بالمزاد العلنــــي إنـــهاء عقود عمل ربان السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها والمبرمة مع رب العمل . بالتالي بمفهوم المخالفة إن عرض الباخرة للمزاد العلني لا يعني إنهاء عقد العمل طالما مازال البحارة مستمرين في عملهم بالباخرة ولم تنتقل للمالك الجديد الذي عمل علــــي إنـــهاء خدمتهم وبالتالي يستحقون الأجر عن هذه الفترة .

رابعاً :

أما بخصوص مد ميعاد البيع أو إيقافه لحين انتهاء الفصــل في هذه الدعوى باعتبار يستحيل تنفيذ الحكم إذا ما حكم للمدعيـــن وفي تقديرنا أن الحل ليس في مد مواعيد البيع أو إيقافـــه وإنمـــا علي المحكمة إن تحصر كل المطالبات في الدعاوى التي لم تفصل فيها وتضمن هذه المبلغ في حصيلة البيع وبعد البيع تحجـــز هـــذه المبلغ بخزينة المحكمة لحين الفصل في الدعوى وعند التنفيذ ما لم تلغي تلك الأحكام يسلم للدائنين وإذا شطبت الدعاوى يعـــود إلـــى ملاك الباخرة وبذلك نكون قد ضمنا حق المدعين الذي يظل مستمراً إلي لحظة البيع لأن العدالة والمنطق والوجدان السليم تقول بذلك .
لذا بعد موافقة الزميلين المحترمين أري أن تأمر بما يلي :

١. إلغاء قرار شطب العرائض .
٢. تعاد الأوراق للمحكمة لتصريحها والسير في الدعوى .
٣. علي محامي الإدعاء تعديل قيمة المطالبة طالما لم يتم انقضاء العقد حتى لحظة البيع .
٤. يحجز هذا المبلغ ويضمن إلي مبلغ المبايعة علي ضوء المذكرة .
٥. يخطر الأطراف .

محمد علي خليفة
قاضي محكمة الاستئناف – بور تسودان
٨/٩/١٩٩٨م

أوافق

جمال الدين وداعة الله النيل
قاضي محكمة الاستئناف – بور تسودان
١٠/٩/١٩٩٨م

أوافق

نادية سليمان عبد الرحمن
قاضي محكمة الاستئناف – بور تسودان
١٠/٩/١٩٩٨م

الأمـــــر النهائي :

١/ إلغاء قرار شطب العرائض .

٢/ تعاد الأوراق للمحكمة لتصريحها والسير في الدعوى .

٣/ علي محامي الإدعاء تعديل قيمة المطالبة طالما لم يتم انقضـــاء العقد حتى لحظة البيع .

٤/ يحجز هذا المبلغ ويضمن حصيلة مبلغ البيـــع علـــي ضـــوء المذكرة .

٥/ يخطر الأطراف .

محمد علي خليفة
قاضي محكمة الاستئناف - بور تسودان
١٠/٩/١٩٩٨م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف الإقليم الشرقي

بور تسودان

أمام :-

السيد / عبد الرؤوف حسب الله ملاسى رئيساً

السيد / أحمد محمد بشير عضواً

السيد / محمد صالح علي عضواً

مؤسسة فائز للتجارة والملاحة ٠٠٠٠٠٠٠ مستأنفة

/ ضد /

خليل محمد علي ٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠٠ مستأنف ضده

م أ /أ س م / ٨٥ / ١٤٠٦ هـ

المبادئ القانونية

عقود العمل البحري :-

١. الفتون الواجب التطبيق في منازعات عقود العمـــل البحـــري يحكمها (مكان إبرام العقد) وليس مكان تنفيذه مـــا لـــم يتفـــق

الأطراف علي خلاف ذلك وفقا لأحكام المادة ١٣(١) من قانون المعاملات المدنية سنة ١٩٨٤م .

٢. لا ينطبق قانون علاقات العمل الفردي سنة ١٩٨١م علي منازعات عقود العمل البحري للطبيعة الخاصة لتلك العقود والتي تفرض حقوق والتزامات وواجبات لا يسرى عليها قانون علاقات العمل الفردي .

٣. لا يختص مكتب العمل بالنظر في المنازعات الناشئة من حقوق (العمل البحري) وينعقد الاختصاص وفقا للقواعد الدولية البحرية والاتفاقات الدولية لناظر الميناء أو ضابط لتفتيش البحري للتحكيم في النزاع – ولا يحال النزاع إلى المحكمة إلا في حالة فشل التحكيم .

الحكم

يستأنف الأستاذ / محمد نور عثمان طمبل عن المدعي عليها في ق م/٣٤٤/١٤٠٦هـ ضد الحكم الصادر في ٢٣/نوفمبر/١٩٨٦م والقاضي بالحكم لصالح المستأنف ضدها بطلباتهما في الدعوى والمتمثلة في المطالبة (بمرتب شهر بدل إنذار) ٠٠ ويدور محور طلبه في النقاط التالية :-

أولا :-

أخطأت المحكمة ابتداء في إجراءاتها بعدم تحديدها لنقاط النزاع في الدعوى مخالفة بذلك أحكام المادة (٨١ إجراءات مدنية) لسنة ١٩٨٣م الصريحة المعنى والتي تلزم المحكمة بتحديد نقاط



نزاع حتى ولو لم يقدم المدعي عليه أي دفوع عملا بأحكام المواد (٣)(ب) رابعا من قانون أصول الأحكام القضائية سنة ١٩٨٣م والمادة (٤)(أ) من قانون الإثبات سنة ١٩٨٣م حيث يقتضي سماع الدعوى سماع الأسانيد حول نقاط النزاع المحددة .

ثانيا :-

حتى بفرض أن المحكمة لم تحدد نقاط النزاع علي أساس أن النزاع (قانوني) استنادا إلى نص المادة (٨٤ إجراءات مدينة) والتي تستند علي أن الفصل في (الدفع القانوني) قد يكفي للفصل في النزاع ٠٠ فقد جانب قرارها الصواب ولما يلي :-

(أ) أثارت المدعي عليها (دفع قانوني) مفاده أن القانون الواجب التطبيق علي النزاع هو (قانون علم السفينة) وفقا لقواعد القانون البحري ٠٠ وبالتالي فالقانون الواجب التطبيق علي النزاع في الدعوى هو (القانون السعودي) ٠٠ وحيث سويت حقوق المدعين بموجب مخالصة مكتوبة ووقعا عليها فقد برئت ذمة المدعي عليها من أي حق للمدعين قبلها بموجب ذلك القانون (يشير إلى المادة ١٨١ من القانون البحري المصري للدكتور / كمال طه ، كتاب القانون البحري البريطاني لمؤلفه توماس ص ٣٣٠ والتي تقول (إن القانون الواجب التطبيق فيما يتعلق بالموضوع فيما يتعلق (بأجور البحارة هو قانون علم السفينة) ٠٠ كما أثارت المدعي عليها دفعا بأن فصل المدعين لا يعتبر فصلا تعسفيا لأن الفصل كان لتوقف السفينة التي كانا يعملان بها عن العمل وبالتالي لا يستحقان بدل إنذار.

(ب) أخطأت المحكمة في تقدير دفوع المدعي عليها .. فقد فصلت في الدفوع بموجب المادة (٩) من قانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م على أساس (أن الاختصاص ينظر النزاع ينعقد للمحاكم السودانية) في حين أن المدعى عليهما لم تثر أي دفع يتعلق بعدم اختصاص المحكمة السودانية بل كان الدفع ينحصر في أنه كان على المحكمة (تطبيق القانون السعودي وليس قانون العمل الفردي سنة ١٩٨١م) لأن النزاع ليس في اختصاص المحكمة بل في تحديد (القانون الموضوعي) الواجب التطبيق بمعني (هل ينطبق قانون العمل السعودي أم قانون العمل السوداني) وهذه مسألة تحكمها القواعد العامة لتنازع القوانين وليس قواعد تنازع الاختصاص) وبالتالي فقرار المحكمة فصل في مسألة ليس بمحل نزاع وبالتالي يتعين نقضه .

(ج) تبعا لخطأ المحكمة في الفصل (في مسألة اختصاص المحكمة) علي أساس أن النزاع تنازع اختصاص مكاني وليس تنازع قوانين موضوعيه .. لم تتطرق ولم تناقش (مستندي إدعاء (١) ، (٢) علي ضوء القانون السعودي الواجب التطبيق وأن كان للمدعين أي حق بموجبه،واكتفت بالقول بأن المستندين لم يشتملا علي حق الإنذار وبالتالي استحقاق المدعيان له ودون التأكد أن (حق الإنذار) منصوص عليه في القانون السعودي .. كما لم تتطرق المحكمة تبعا لذلك إلى مسألة (الإكراه) الذي ادعاه المدعيان عند التوقيع علي مستندي الدفاع .. كما لم تتطرق إلي توقف السفينة عن العمل ينفي حق الإنذار بموجب قانون العمل الفردي سنة

١٩٨١م الذي طبقته والذي يبرر إلغاء الحكم الصادر . ومن جهة أخري يعقب المستأنف ضدهما (محكوم لهما) علي الطلب بالأتي :-

(١) المدعي عليهما تعاقدت مع المستأنف ضدهما للعمل بواسطة وكيلهما ببور تسودان (شركة عز الدين علي عثمان) .

(٢) المستأنف ضدهما يعلمان بحقهما في الإنذار ٠٠ ولكن أضطرا لتوقيع مستندي دفاع (١)،(٢) تحت ظروف الضغط والإكراه ٠٠ الأمر الذي يقتضي تطبيق م (٣٤) من قانون علاقات العمل الفردية سنة ١٩٨١م .

(٣) الباخرة كمنشأة بحرية ما زالت مسجلة كباخرة وجميع شهاداتها سارية ولم تتوقف أو تتعطل عن العمل وما زال بحارتها يعملون بها إلى الآن .

(٤) أرسلت المدعي عليها (إنذار) المدعيان بأنها ستضطر لا يقافهم خلال شهر من ١٩٨٥/١٢/١٩م إلا إنها أخلت بذلك وقامت بفصلهم بعد (٣) أيام من الإنذار .

(٥) من الحقوق البحرية للمدعين والتي وقع عليها قبطان الباخرة عن المدعي عليهما (حق الإنذار) ٠٠ ورفضت المدعي عليها منح المدعين بدل السكن بعد تأكدها من نزولهم من الباخرة وفي تقديري أن الطلب يتعين الفصل فيه علي النحو التالي :-

١.يثير المستأنف نقطة جديرة بالبحث والنقاش إلا وهي (تطبيق قواعد تنازع القوانين وتطبيق قانون أجنبي أمام المحكمة السودانية ٠٠ وقبل البدء في المناقشة أشير إلى أنه المستأنف (قد ركز في طلبه علي واقعة أن (الحكم قد فصل في موضوع

اختصاص المحكمة السودانية ولـــم يفصـــل فـــي الموضـــوع الأساسي وهو القانون الواجب التطبيق علي موضوع الــــنزاع وأن كان هو القانون السوداني أو السعودي ٠٠ وأن المحكمـــة فصلت في مسألة اختصاصها بنظر الــــنزاع ودون أن يكـــون هنالك نزاع أو خلاف بين الطرفين (حول المحكمـــة المختصـــة وأن كانت المحكمة السودانية أو السعودية) كما أن المســـتأنف لم يدفع بمسألة اختصاص المحكمة السعودية) ومع تقديـــري لرأي المستأنف أري أن المحكمة ورغم أنها فعلا قـــررت فـــي اختصاصها بنظر النزاع إلا أن ذلك كان مـــن خـــلال مجـــري مناقشتها للفصل في الموضوع الأصلـــي (ماهيـــة القـــانون الموضوعي الواجب التطبيق علي النزاع) وقد فصلت الفعــــل في مسألة (تنازع القوانين بقرار مسبب وواضح قررت فيه أن القانون الواجب التطبيق في موضوع النزاع هـــو (القـــانون السوداني - قانون علاقات العمل الفردية سنة ١٩٨١م) وليـــس (قانون العمل السعودي) وقـــررت بموجـــب ذلـــك اســـتحقاق المدعيان لبدل الإنذار مستنده علي أن القانون الموضوعـــي الواجب التطبيق هو (قانون العقد الذي يحكمه مكــــان إبــــرام العقد) ومكان إبرام العقد هو السودان وبالتالي فالعقد ينطبـــق عليه قانون العمل الفردي سنة ١٩٨١م الذي ينظـــم عقـــود العمل في السودان ٠٠ ويمكن تخليص أسانيد المحكمة وقرارها في الآتي :- ٠

أولا :-

لم يقدم الدفاع ما يفيد بأن القانون السعودي هو الواجب التطبيق عندما ينشا نزاع بين الطرفين

ثانيا :-

المدعيان تم توقيع العقد معهما في السودان وبموافقة مكتب العمل ببور تسودان وهو الذي رشح المدعيان للعمل .. وبالتالي فمكان إبرام العقد وبدء تنفيذه كان بالسودان .

ثالثاً :-

القانون السوداني هو القانون الواجب التطبيق (وأنه قانون البلد الذي ابرم فيه العقد) فالعقد ابرم في السودان ونفذ جزء منه في السودان) وبالتالي لا ينطبق القانون السعودي (بوصفه قانون علم السفينة) .

رابعا :-

مجرد توقيع المدعين علي إيصال المستندات (١) ، (٢) واستلام حقوقهما بموجبه لا يعني بالتبعية أن الأطراف كان اتفاقهم علي أن ينطبق القانون السعودي أو قانون علم السفينة في حالة النزاع .. كما أن مجرد التوقيع لا يفترض رضاء أو موافقة المستأنف ضدهما علي تطبيق القانون السعودي علي العقدين بين الطرفين .. هذا بالإضافة إلى أن مستندي (دفاع (١) ، (٢) صور وليس بمستندات أصلية وهي مجرد وصل استلام ومجرد عدم ذكر الإنذار لا يعني انطباق القانون السعودي في هذا الصدد .

خامسا :-

(١) القانون الذي ينظم حقوق العمل في السودان (القانون : قانون علاقات العمل الفردي سنة ١٩٨١م) وهو ينص على حق الإنذار في م (٨) منه وبالتالي يستحق المدعي بدل إنذار بموجبه .

(٢)الواضح إذن أن المحكمة قررت عدم انطباق القانون السعودي بوصفه قانون علم السفينة وطبقت القانون السوداني (قانون علاقات العمل الفردية سنة ١٩٨١م) مستنده إلى أنه الواجب التطبيق لأن (قانون مكان إبرام العقد) .. وعلى ضوء ذلك نعود لمناقشة الطلب :-

أولاً :-

تنص م (٢) من قانون المعاملات المدنية سنة ١٩٨٤م على أن أي دعوى لم تسمع بيناتها قبل صدوره يتم الفصل فيها وفقاً لأحكامه وتقول هذه المادة (يفصل في الدعاوى التي لم تسمع بيناتها وفقاً لأحكام هذا القانون .... الخ) وعليه فمن الوجهة الإجرائية والموضوعية ينطبق أحكام قانون المعاملات على الدعوى

ثانياً :-

نص قانون المعاملات المدنية صراحة على (القواعد المنظمة لتنازع القوانين) في م (١١) فقرة (١٣)(١) منه بالنسبة للعقود .. والتي تقول (١٣)(أ) : (أ) يسرى على الالتزامات التعاقد به قانون الدولة التي يتم فيها العقد .. هذا ما لم يتفق

الطرفان علي خلاف م (ب) : تخضع العقود ما بين الأحيـــاء فـــي شكلها لقانون البلد الذي تمت فيـــه : ويجــوز أيضـــا أن تخضـــع للقانون الذي يسرى علي أحكامها الموضوعيـــة كمـــا يجـــوز أن تخضع لقانون موطن المتعاقدين أو قانونهمـــا الوطني المشترك) وتنص م ١٦(١) ، (٢) علي الآتي : إذا تقرر أن قانونا أجنبيا هـو الواجب التطبيق فلا يطبق منه إلا أحكامه الداخلية دون التي تتعلـق بالقانون الدولي الخاص (ب) لا يجوز تطبيق أحكام قانون أجنبـــي عننته النصوص السابقة إذا كانت هـــذه الأحكـــام تخـــالف أحكـــام الشريعة الإسلامية أو النظام العام أو الآداب في السودان) .

ثالثا :-

وعلي ضوء تلك المواد يتضح أن القانون السوداني ينظم (قواعـــد التكييف القانوني والتي تحدد القانون الواجب التطبيق فيما يتعلـــق بالعقود " في حالة النزاع حـــول القـــانون الموضوعـــي الواجـــب التطبيق" وأن كان هو قانون القاضي أي مكـــان إبـــرام العقـــد أم القانون الأجنبي ٠٠ وبموجب م (١١) فقـــرة ١٣ (١) فالقـــانون الواجب التطبيق هو قانون الدولة التي أبرم فيها العقد ما لم يتفـــق الطرفان علي خلاف ذلك بالاتفاق علي الاحتكام إلى قانون معين في حالة النزاع .

رابعا :-

- علي ضوء ما تقدم أري الأتي :-

(١) العقد المبرم بين المدعي عليهما والمدعين (هو عقد عمـــل) وبالتالي يسرى بشأنه القاعدة التي نصت عليها المـــادة (١١)

فقرة ١٣(١) من قانون المعاملات المدنية وبالتالي فالقانون الواجب التطبيق هو قانون العقود السوداني .

(٢) لا يوجد بالسودان قانون عمل بحري وحتى أن وجد فوفقا للقواعد العامة لقواعد القانون البحري والقانون الدولي العام فأن جميع عقود العمل البحرية الخاصة تنطبق علي البواخر الوطنية ولا تسري علي السفن الأجنبية وقد نص القانون البحري السوداني سنة ١٩٦١م علي سلطات إصدار لوائح خدمة وشروط خدمة البحارة في السفن السودانية وهذه اللوائح في حالة إصدارها لا تطبق إلا علي السفن السودانية أما بالنسبة للسفن الأجنبية العاملة في المياه الداخلية السودانية فلا ينطبق عليها تلك اللوائح وفقا (للمادة (٣) من القانون البحري السوداني وأيضا (٣٠) من نفس القانون) وتقول م (٣)(١) فيما عدا أي نص مخالف في هذا القانون يطبق هذا القانون علي السفن السودانية للملاحة في أعالي البحار .. الخ وعلي السفن الأجنبية التي تكون راسية داخل المياه الإقليمية السودانية أو مبحرة فيه) وتنص م (٣٠) علي أنه : يجوز لوزير النقل والمواصلات أن يصدر لوائح تنظم استخدام البحارة علي السفن السودانية) وبالتالي لا تطبق علي البحارة العاملين في السفن الأجنبية) لأن المشرع قصر انطباق اللوائح علي السفن السودانية .

(٣) في تقديري أن (قانون علاقات العمل الفردي) سنة ١٩٨١م لا ينطبق علي عقود العمل البحرية ولما يلي :-

(أ) المتفق عليه في فقه القانون البحري وفقا لأحكام العرف البحري والاتفاقيات الدولية المنظمة للعمل البحري فأن (عقود

العمل البحري الخاصة) والتي تقننها كل دولة بقوانين خاصة لا تسرى أحكامها إلا علي السفن الوطنيـــة ولا تســري علـــي السفن الأجنبية بمعني أن (قانون العمل الخاص هــو قــانون الدولة التي تحمل السفينة علمها) وهو أمر متعلـــق بالســيادة الوطنية (أنظر كتاب القانون البحري للدكتور/ علـــي حســن يونس ص ٣٨١ الطبعة (٣) وأيضا أنظر كتـــاب محــاضرات التشريع البحري ٠٠٠٠٠ وتوحيده في البلاد العربية نســـخة ١٩٥٩م ص ١٦ للدكتور/ محمد كامل أمين (لا ينطبق قـــانون عقد العمل إلا علي السفن الوطنية وهي التي تحمل الجنســـية المصرية أما السفن الأجنبية فلا يسري علي بحارتها أحكام هذا القانون ولو كانوا مصريين) أنظر أيضا كتاب القانون البحـــري للدكتورة أميرة صدقي طبعة سنة ١٩٧٩م ص ٢١١ .

(ب) ينص قانون علاقات العمل الفردي سنة ١٩٨١م فـــي م (٣) منه علي أنه يسري (علي جميع عقود العمل) ما عدا التي استثنت بنص خاص والواضح أن قانون علاقـــات العمـــل الفـــردي ســـنة ١٩٨١م قد استثني عقود معونة ليس من بينـــها (عقـد العمـل البحري) إلا أن الفهم القانوني السليم للفظ ما أستثني بنص خــاص يعني الاستثناء بموجب قانون العمل الفردي أو النص علي المسألة في قانون آخر يحكمها ٠٠ ومن ثم فقانون العمل الفردي لا ينطبق علي المسائل التي ينص عليها في قوانين أخري وتعتبر مســـتثناة بموجب تلك القوانين من انطباق قانون العمل الفردي عليـــها ٠٠ ومن ثم فمسألة عقود العمل البحري وبموجب نص م (٣٠)،(٣١) من القانون البحري تنظمها لوائح يصدرها الوزير وبالتالي فعقـود

العمل البحري وبنص هذه المواد فالقانون البحري هو الذي يطبق عليهما لأن المشرع قصد صراحة بأن عقود العمل البحري وحقوق العمل والأجور البحرية تنظمها لوائح خاصة ويصدرها الوزير بمعنى أن المشرع قصد استثناء العقود البحرية للعمل من انطباق قانون علاقات العمل الفردي سنة ١٩٨١م وتبعا لذلك لا ينطبق هذا القانون على السفن الأجنبية بموجب م (٣٠) منه ومن ثم أرى أن المشرع السوداني لم يقصد بلفظ جميع العقود في م (٣) من قانون العمل الفردي سريانه على عقود العمل البحري لأن هذه العقود نص صراحة على أنها سلطات جوازيه لوزير المواصلات في القانون البحري السوداني سنة ١٩٦١م وهو قانون ينطبق على السفن السودانية فقط فيما يتعلق بعقود العمل البحري وهذا في تقديري يتفق مع المعلوم في فقه القانون البحري من أن (عقود العمل البحري) ورغم أنها (عقود عمل)إلا أنها عقود تختلف عن عقود العمل البري) تبعا لطبيعة وظروف العمل البحري الذي يرتكز على العمل في السفينة .. والتي تنظمها قواعد العرف البحري والاتفاقات البحرية الدولية .. فهو كعقد ينطبق عليه كافة الشروط العامة للعقود ولكن في إطار الخصوصية التي تفرضها طبيعة العمل البحري .. وبالتالي لا مجال لتطبيق نفس شروط خدمة وحقوق العامل البري على العامل البحري .

(ج) كما أسلفنا فعقود العمل البحري الخاصة التي تصدرها كل دولة لا تنطبق إلا على السفن الوطنية أما السفن الأجنبية فلا تسري عليها .. وبالتالي فقانون العمل الفردي سنة ١٩٨١م حتى لو فرض أنه ينطبق على عقود العمل البحري

فالمفترض وفقا لقواعد الفقه البحري أن يكون قانونا خاصـــا للعمل البحري وبالتالي لا ينطبق إلا علي السفن الســـودانية ولا ينطبق علي السفن الأجنبية ولو كان بحارتها ســـودانيون كما هو الحال في الـــنزاع أمامنـــا الآن (الســـفينة ســـعودية والمدعيان يحملان الجنسية السودانية) وعليه أقرر أن قانون العمل الفردي لا يسري علي الســـفن الأجنبيـــة وبالتـــالي لا ينطبق علي النزاع .

(٤) وعلي ضوء ذلك أري وتطبيقا للقـــاعدة القانونيـــة المنظمـــة لتنازع القوانين المنصوص عليها فـــي م ١١ فقـــرة ١٣(١) مـــن قانون المعاملات المدنية سنة ١٩٨٤م فإن القانون الواجب التطبيق (هو قانـــون مكان إبرام العقد) وكما أسلفت فقانون العمل الفردي سنة ١٩٨١م لا ينطبق علي النزاع والقانون البحري م (٣٠) منـــه تسري فقط علي السفن السودانية ٠٠وبالتالي فالقـــانون المعنـــي بالمادة (١٣)(١) من قانون المعاملات المدنية سنة ١٩٨٤م هـــو (قانون العمل) وهو المنصوص عليه في الباب الثالث عشـــر مـــن قانون المعاملات المدنية سنة ١٩٨٤م (٤٠٠ إلى ٤١٥) والـــذي لا يتعارض مع القواعد العامة للعرف البحري والتي تفرضها طبيعـــة وظروف العمل البحري ٠٠ وتبعا لذلك فحق الإنذار حق كفله قانون محل إبرام العقد وهو قانون العمل السوداني في م ٤٠١(٣) والتـــي تنص علي الإنذار بالكيفية نفسها المنصوص عليها في قانون العمل الفردي إذا كان العقد غير محدد المدة ٠٠ بمعني أنـــه وأن كـــان قانون العمل الفردي لا ينطبق علي النزاع إلا أن الإنـــذار بموجـــب قانون المعاملات لإنهاء عقد العمل غير المحدد المدة ينطبق عليـــه

نفس القاعدة العامة المنصوص عليها في عقد العمل الفردي وعليه ووفقا للقواعد العامة للعمل التي نص عليها القانون السوداني (قانون المعاملات المدنية سنة ١٩٨٤م) وفقا للقواعد المستقرة في العرف البحري فأنه في حالة إنهاء (عقد العمل البحري) لا يتم إلا بعد إعطاء العامل البحري (الإنذار الكافي) ٠٠ حتى لا يفاجأ العامل البحري بإنهاء العقد في ظروف لا يستعد لها ٠٠ كما أن إنهاء العامل البحري لخدمته لا يتم إلا بإنذار كاف حتى لا يضع السفينة في وضع حرج تحتاج فيه لخدماته وحتى لا تفاجئ بإنهاء تلك الخدمات (أنظر المرجع كتاب القانون البحري وعقد العمل البحري للدكتورة أميرة صدقي (ص ٢٢٨) طبعة سنة ١٩٧٩م ٠٠ أما بالنسبة لمدة الإنذار فأنها تكون مدة شهر إذا كان الأجر يدفع شهريا ٠٠ وحيث الدعوى تشير إلى أن الأجر للمدعين يدفع شهريا فأن المدعيان يستحقان (مرتب شهر) بدل إنذار في حالة (إخلال السفينة أو قبطانها) بواجب إنهاء العقد بموجب الإنذار ٠٠ وفي تقديري أن مجرد استلام المدعيان لحقوقهما ما عدا حق الإنذار) لا يسقط حقهما في الإنذار ولا يفترض تنازلهما عنه فالمستند لم ينص صراحة علي ذلك .

(٥) أما بالنسبة للدفع الذي أثاره المستأنف (بعدم استحقاق المدعيان لبدل الإنذار) علي أساس (أن السفينة توقفت عن العمل) فأري أن هذا الدفع لا مجال لقبوله ولما يلي :-

(أ) وفقا لقواعد الفقه البحري لا مجال للأخذ بمبدأ الإعفاء من (حق الإنذار) لإنهاء العمل البحري إلا في حالة (القوة القاهرة التي لا يد لمالك السفينة فيها) كغرق السفينة في البحر لظروف

قاهرة أو بسبب الحريق أو هلاك السفينة كمنشأة عاملـــه فـــي البحر هلاكا لا يد لمالك السفينة فيه) أنظـــر كمثـــال (كتـــاب تشريعات القانون البحري - العمل البحري - وتوحيده للدكتـــور محمد كامل أميـــن ص ٦٣ طبعـــة ســـنة ١٩٥٨م - ١٩٥٩م وأيضا كتاب قانون العمل البحري سنة ١٩٧٩م للدكتورة أميره صدقي ص ٢٨٨ (والتي تقرر المبدأ المســـتقر فـــي العـــرف البحري بأنه : متي هلكت السفينة كما لو غرقت أو صـــودرت أو فقدت فأنه يجوز لرب العمل إنهاء العقد دون سبق إعـــلان للملاح وبدون مكافأة أو تعويض)

(ب) والواضح من دفاع المدعي عليهـا في الدعوى أنهما لـــم تدع (بهلاك المنشأة - أي السفينة كمنشأة بحرية بسبب القـــوة القاهرة) ٠٠ بل (أرتكز دفاعها علي (مجرد توقف الســـفينة عن العمل) ومجرد توقف السفينة عن العمـــل لا يـــبرر طـــرد الملاح (بلا إنذار) كاف لإنهاء عقده الغير محدد المدة) وبالتالي فإذا فصل العامل عن العمل أو أنهيت خدماته (بلا إنذار) يعـــد إخلال بالقاعدة العامة لعقد العمل المنصوص عليها في قـــانون المعاملات المدنية ســـنة ١٩٨٤م المقـــروءة مـــع القواعـــد المستقرة في العرف البحري كما أسلفنا وبالتـــالي لـــم تقـــدم المدعي عليها دفاعا يبرر مناهضة المطالبة (بحـــق الإنـــذار) وبالتالي أستحق المدعيان الحكم لهما به .

(٦) في تقديري أن ما أثير في هذا الدعوى من نقـــاش وخـــلاف سببه الأساسي في عدم وضوح اختصاص (مصلحـــة العمـــل) فيما يتعلق (بعقود العمل البحري وفي نفس الوقت فـــي عـــدم التزام المخدم البحري والعامل البحري بقواعد العرف البحـــري المستقر والمعلوم لدي أطراف أي تعاقد بحري أو أي أطـــراف تعمل في مجال العمل البحري (فمصلحة العمل أو مكتب العمل) أن كان لها قانونها ولوائحها المنظمة والمشرفة علي العمـــل ٠٠ فأنه كما أسلفنا فأن (قانون العمل الفردي ســـنة ١٩٨١م بوصفه المنظم لعقود العمل البري) هـــو الـــذي يحـــدد إطـــار سلطات (مدير العمل) بالنسبة للمنازعات المتعلقـــة بـــالعمل وعرضها عليه أما بصفته (حكما) أو بصفته (سلطة استئنافية) أما بالنسبة (لعقود العمل البحري كمـــا أســـلفنا ذات طبيعـــة مختلفة عن عقود العمل البري لاختلاف طبيعة العمل والمكـــان الذي تباشر فيه والمربوط بأحكام العرف البحريـــة المســـتقرة والتي تحكم عقد العمل البحري وشروطه وهي قواعد لا تنطبق بالنسبة لعقود العمل البري ٠٠ وبرجوعنا إلـــى العديـــد مـــن القواعد البحرية للعديد من الدول البحرية والقواعـــد العامـــة للموانئ البحرية بما فيها ميناء بور تسودان وجدنا أن هنالك قواعد بحرية تطبق في جميع الدول البحرية (ماعدا السودان) في الوقت الحالي مع أنه كان ملتزما بتلك القواعد وتوقف ذلك دون أي مبرر أو سبب واضح ٠٠ ولا يعزي ذلك (إلا لعـــدم الدقة في تطبيق القواعد البحرية العامة أو لمجرد الإهمال فـــي الالتزام) مما دعاء (العمال البحريين) إلى اللجوء إلى ســـلطات

العمل المحلية (مكتب العمل) وعرض النزاع عليه أسوة بالمنازعات المتعلقة بالعمل البري ٠٠ ومن ثم أري منعا للبس أو الربكة الحادثة أن تطبق القواعد العامة الدولية المستقرة في النزاعات البحرية بما يؤدي إلى فصل نزاعات العمل البحري عن نزاعات العمل البري وإزالة الخلط السالف ذكره وعليه أري أن تلتزم المحاكم بالقواعد التالية عند نظر أي نزاع يتعلق بفض نزاع ناشئ عن عقود العمل البحري وأفصلها في الآتي :-

(أ) عند حدوث أي نزاع حول حقوق العمل البحري فالجهة المختصة (كمحكم) للنظر ابتداء في تلك المنازعات للتوفيق بين الطرفين ليس هي (مكتب العمل الإقليمي) بل الجهة البحرية المتعارف عليها في القواعد الدولية لفض تلك المنازعات أو محاولة حلها قبل اللجوء إلى المحاكم وتلك الجهات هي (نظار المواني أو ضابط التفتيش البحري) المسئولين قانونا في المواني لنظر تلك النزاعات لحلها وديا (كجهة تحكيم) ٠٠ وبالتالي فيجب رفع الخصوم نزاعهم إلى تلك الجهة المُحَكِمة قبل اللجوء إلى القضاء شأنهم في ذلك شأن العامل البري الذي يلجأ إلى جهة الاختصاص بالنسبة له (مدير مكتب العمل كمحكم) ٠٠

(ب) من ثم فيجب قبل النظر في أي نزاع أمام المحاكم حول الحقوق البحرية والمنازعات البحرية يجب رفع النزاع إلى (ناظر الميناء) أو ضابط التفتيش البحري كمحكم للتوفيق بين الطرفين .

(ج) إذا لم يقبل أي طرف قرار التحكيم الصادر (من ناظر الميناء أو التفتيش البحري) أو تأخر فصل التفتيش البحري في الفصل في النزاع يجوز للمتظلم اللجوء إلى المحكمة لنظر النزاع .

(٧) نقطة أخيرة أرى مناقشتها لورودها في (طلب المستأنف) وهي مسألة (عدم تحديد نقاط النزاع رغم وجوب ذلك) .. وأرى أن تحديد نقاط النزاع يكون وجوبيا إذا كان هنالك نزاع يتعلق بوقائع تتطلب سماع بينة حولها .. لأن (الواجب الذي نص عليه القانون في تحديد نقاط النزاع يستوجب نزاع أو وجود نزاع يتطلب سماع البينة وفي القضية المطروحة فالنزاع نزاع (قانوني بحت) وليس نزاع وقائع .. وهو نزاع متعلق بالقانون الواجب التطبيق وفي هذه الحالة لا يحتاج الأمر لسماع بينة وتكفي (المرافعات القانونية) دون حاجة لتحديد نقاط نزاع بموجب م ٨٤ إجراءات مدنية وعلية لا أري خطأ في عدم تحديد نقاط نزاع .

ومن ثم أخلص مما تقدم إلى صحة النتيجة التي توصلت إليها المحكمة في تقديرها استحقاق المدعيان لبدل إنذار ولكن ليس علي أساس قانون العمل الفردي سنة ١٩٨١م بل علي أساس قواعد قانون العمل في قانون المعاملات المدنية ١٩٨٤م وعلي هدي قواعد العرف البحري المستقرة .

وعليه أري تأييد الحكم المدعيان ببدل الإنذار تبعا لذلك . وأري

الأمر :-

(١) يشطب الطلب .

(٢) لا أمر بالرسوم

عبد الرؤوف حسب الله ملاسي
قاضي محكمة الاستئناف
ببور تسودان
١٤/٦/١٩٨٦م

٢/١١/١٩٨٦م

لقد توقفت كثيرا وأنا أطلع علي أوراق هذه الدعوى وعلـي مذكرة زميلي الضافية . فقانون علاقات العمل الفـــردي لا مجـال لتطبيقية علي الحالة المعروضة فقد جاءت علاقات لتلائـــم حالـة العامل البري تماما خاصة الأحكام الخاصة بإنهاء انتهاء عقد العمل لذلك يصعب والأمر كذلك أن نطبق أحكام هذا القانون علي العـامل البحري والذي تختلف طبيعة وظروف عمله تمامـا عـن طبيعـة وظروف عمل العامل البري ومن ثم فأني أتفق تماما مع ما توصـل إليه زميلي المحترم بشأن عدم انطباق هذا القانون علـي الحالـة المعروضة . أذن وطالما أن الأمر كذلك فما هو القـانون الواجـب التطبيق علي الحالة المعروضة ؟

معروف لدي رجال القانون أنه لا يتسنى للقاضي أن يتبين القانون المختص في حالة تنازع القوانين إلا إذا تبين أولا تحت أي فكرة مسندة تنطوي الحالة القانونية المعروضة أمامه . فالتشريعات تختلف فيما بينها من حيث تقسيم الفكرة المسندة وتحديد مضمونـها

وحيث أن الأمر المعروض أمامنا يتعلق بتعين شخص للعمل بإحدى البواخر الأجنبية فأن الأمر حول العقد المبرم بين الطرفين وهو هنا عقد شفوي إذ لم نجد بين الأوراق ما يفيد بوجود عقد مكتوب وإنما تم التعيين هكذا بمجرد انطباق الشروط علي المستأنف عليهما . وهكذا لا تخرج طبيعة العلاقة بين الطرفين عن نطاق العقد ونجد هنا اختلاف التشريعات وأضح بشأن ظرف الإسناد الواجب الاعتداد به ففي حين نجد أن بعض هذه التشريعات يعتد بوحدة القانون الواجب تطبيقه علي موضوع العقد سواء في ذلك تكوين العقد أو إثارة نجد إن البعض الأخر يعتد بتجزئه العقد فتعدد القوانين الواجب تطبيقها علي العقد بالنظر إلى كل عنصر من عناصره وآثاره علي حده وقد تشعبت الآراء في ذلك .

ومهما يكن من أمر فأن المشرع السوداني قد أخذ بمبدأ وحدة القانون الذي يحكم العقد في حدود ما يترتب عليه من آثار إذ نصت المادة (١١) فقرة (١٣) من قانون المعاملات المدنية علي أنه (أ) : (يسرى علي الالتزامات التعاقدية قانون الدولة التي يوجد فيها الموطن المشترك للمتعاقدين إذا اتخذا موطنا فأن اختلفا سرى قانون الدولة التي تم فيها العقد . هذا ما لم يتفق المتعاقدان علي غير ذلك .

ولعل أبرز ما يلاحظ علي هذا النص أنه قد تعرض لآثار العقد دون تكوينه ولذلك فالذي يبين لنا من هذا النص هو أن المشرع السوداني قد أخضع الالتزامات المترتبة علي العقد لقانون واحد هو القانون الذي يحكم آثاره فحسب وترك مسألة تكوين العقد

للاجتهاد فيتعين حينئذ الرجوع في شأنها إلى مبادئ القانون الدولي الخاص .

والذي يلاحظ أيضا علي هــذا النــص هــو أن المشــرع السوداني قد حدد القانون المختص في حالة الالتزامات وهو يكــون في ثلاثة صور .

(١) أما إن يكون قانون الموطن المشترك للمتعــاقدين إذا اتحــد موطنا .

(٢) وإما أن يكون قانون الدولة التي تم فيــها العقــد إذا اختلفــا موطنا .

(٣) وأما أن يكون القانون الذي أتفق المتعاقدان عليه .

وفي هذه الحالة الأخيرة فأنه يصرف النظر عن الحــــالتين السابقتين فأن أتفق المتعاقدان علي تطبيق قانون معين فأنه يكــون هو الواجب التطبيق .

وهكذا يبين لنا أن المشرع السوداني قد أعتد فيما يختــص بتحديد قانون العقد بثلاث ظروف إسناد علي وجه التدرج تبـدأ أولا بتطبيق قانون أراده المتعاقدين الصريحة أو الضمنية .

والثابت أمامنا أن المتعاقدين لم يتفقا علي تطبيــق قــانون معين وكذلك فأنهما لم يتخذا موطنا مشتركا ومن ثم فــأن قــاعدة الإسناد الوحيدة التي يمكن تطبيقها في هذه الحالة هـــي القــاعدة الثانية وهي قانون الدولة التي تم فيها العقد وهذا ما توصل إليـــه زميلي المحترم تماما علي أنه وعند البحث في القانون الســوداني ليطبق ما هو ملائم للحالة المعروضة لم يجد قانونا يحكم حالة عمل السودانيين علي البواخر الأجنبية لذلك توصل إلى أنه لا مناص في

هذه الحالة من تطبيق أحكام القواعد العامة لعقود العمل (قانون العمل مواد من ٤٠٠ إلى ٤١٥ من قانون المعاملات المدنية) مقروءة مع القواعد العامة المستقرة في العرف البحري وله العذر كل العذر في ذلك إذ أننا وأمام هذا الفراغ التشريعي لا نملك غير ذلك . وقد افاض زميلي في هذا الشأن ومع اتفاقي التام مع ما توصل إليه إلا أنني أرى أن الفت النظر إلى نص المادة (١٢) من قانون المعاملات المدنية والتي تنص علي أنه (لا تسرى أحكام المادة (١١) أعلاه إذا وجد نص في قانون خاص أو في معاهدة دولية نافذة في السودان يتعارض معها') وهذا النص كان يمكن أن يكون المخرج أمام هذا الفراغ التشريعي إذ أننا وجدنا أن السودان عضوا بهيئة العمل الدولية وقد قامت هذه الهيئة بإصدار عدة اتفاقيات وصلت حتى عام ١٩٧٣م إلى ١٢٨ اتفاقية و ١١١ توصية ومن هذه الاتفاقيات :-

(١) الاتفاقية رقم ٢٢ لسنة ١٩٣٦م بشأن عقود العمل الخاصة بالبحارة .

(٢) الاتفاقية رقم ٥٣ لسنة ١٩٣٦م بشأن مؤهلات الربابنة وضباط الملاحة .

(٣) الاتفاقية رقم ٥٤ لسنة ١٩٣٦م بشأن منح البحارة إجازات سنوية .

(٤) الاتفاقية رقم ٥٧ لسنة ١٩٤٦م بشأن تحديد ساعات العمل علي ظهر السفينة .

وكما وقد أصدرت هذه الهيئة الدولية عدة قرارات تنفيذا للمعاهدات والتوصيات الدولية ومن بين هذه المعاهدات .

(١) المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحارة لسنة ١٩٧٤م ( )

(٢) المعاهدة الدولية لمستويات التدريب - شهادة الأهلية - المراقبة علي ظهر السفينة لعام ١٩٧٨م ( )

(٣) توصية منظمة العمل الدولية رقم ١٠٧ لعام ١٩٥٨م (استخدام البحارة علي ظهر السفن الأجنبية) .

(٤) شروط استخدام البحارة العاملين علي ظهر السفن الأجنبية التي ترفع أعلاما غير أعلام بلادهم الصادرة من منظمة العمل الدولية سنة ١٩٨٠م بالرقم ( ) .

وقد لاحظنا أن السودان لم يوقع علي أي من تلك المعاهدات علي الرغم من سفنه تعامل في موانئ العالم بمقتضى هذه الاتفاقيات . كما لاحظنا أن هيئة الموانئ البحرية السودانية قد أصدرت منشورا تنفيذا للمعاهدات الدولية المذكورة بدون رقم ولكنه يحمل تاريخ ١٩٨٢/١٢/٢٩م قيدت به أصحاب السفن بشروط معينة لابد من مراعاتها في حالة العقود البحرية بالنسبة للبحارة العاملين علي ظهر السفن الأجنبية .

ولاحظنا أيضا أنه وعلي الرغم من أن السودان عضوا في المنظمة البحرية الدولية ( ) منذ عام ١٩٧٤م إلا أنه لم يوقع أو يصدق علي أي معاهدة بحرية .

وهذا كله لا شك قد ترتب عليه كثير من المشاكل لعل أبرزها خضوع منازعات العاملين علي السفن لاختصاص المحاكم المحلية علي الرغم من أن هذه المنازعات تفض في مواني العالم الأخرى عن طريق نظار المواني وضباط التفتيش البحري لانفرادها بطبيعة معينة تختلف عن طبيعة منازعات العاملين البريين ولا تصل هذه المنازعات إلى المحاكم إلا إذا رفض أحد الطرفين قبول الحل الذي يتوصل إليه ناظر الميناء أو ضباط التفتيش البحري ولعل ما دعي زميلي المحترم إلى تقرير الاتصال بهيئة الميناء لفض المنازعات قبل عرضها علي المحاكم وهذا أمر صحيح من جميع الوجوه وقد علمنا أنه كان متبعا في السابق بميناء بور تسودان إلا أنه وبمضي الزمن وقبول المحاكم الجزئية ومكاتب العمل النظر في هذه المنازعات حدث هذا الخلل .

وعليه فأني اخرج من كل ذلك باتفاقي التام مع ما توصل إليه زميلي المحترم وبمخاطبة جهات الاختصاص علي ضرورة ملء هذا الفراغ التشريعي بما يحكم حالات عمل البحارة السودانيين علي البواخر الأجنبية .

محمد صالح علي
قاضي محكمة الاستئناف
ببور تسودان
١٩٨٦/١١/٢م

٥/١١/١٩٨٦م

أوافق الزميلين المحترمين والعالمين الجليلين فيما توصــلا إليه كما أوافق الأخ محمد صالح فيما ذهب إليه من مخاطبة جهات الاختصاص لملء هذا الفراغ التشريعي فيما يتعلــق بحالــة عمــل البحارة السودانيين علي البواخر الأجنبية .

أحمد محمد بشير
قاضي محكمة الاستئناف
ببور تسودان
٥/١١/١٩٨٦م

٥/١١/١٩٨٦م

أمـــــــــر :-

(١) يشطب الطلب .
(٢) لا أمر بالرسوم .

عبدالروؤف حسب الله ملاسى
قاضي محكمة الاستئناف
ببور تسودان
٥/١١/١٩٨٦م

أصحاب الباخرة سيميا ...... طاعنون

/ ضد /

شارلس جاكـــــوب ..... م.ضده

ط م / م ع / ١٥٤/١٩٩٧م

المبادئ:

١. لا مجال إطلاقًا لانطباق قانون العمل على العاملين بالسفن الأجنبية .
٢. علاقات العمل البحري يحكمها عقد العمل البحري .
٣. المقصود بعبارة قانون العلم هو القانون البحري الذي يصـــدر فـــي بلد السفينة .
٤. أن تفسير عبارة (رحلة برية أو بحرية) الواردة في نص م ٤٢ مـــن قانون علاقات العمل الفردي لا تعني أن العامل البري الـــذي يكلفـــه صاحب العمل للقيام برحلة بحرية لصالح صاحب العمل البري عـــاملا بحريا أو تعاقد معه (بموجب عقد عمل بحري) فالعامل المذكـــور لا يتحول إلى عامل بحري لمجرد قيامة بالسفر في رحلة بحرية لقضاء أمور أو القيام بعمل يحقق مصلحة صاحب العمل البري ويظل عاملا بريا .
٥. عقد العمل البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد شخص بأن يعمل علـــى ظهر سفينة مقابل أجر يتعهد به مجهز السفينة .
٦. مكان العمل البحري هو ظهر السفينة .
٧. عقد العمل البحري يكون في السفينة ومرتبط بالعمل على ظهرها .
٨. لا تسري المادة ٤٢ من قانون علاقات العمل الفردية علـــى عقـــود العمل البحري للعمل على ظهر السفينة .

بسم الله الرحمن الرحيم

في المحكمة العليـــــــــا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكســــــــلا

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / عبدالروؤف حسب الله ملاسى رئيسا

السيد / أحمد عبدا لرحمن علي عضوا

السيد / محمد صالح علي عضوا

أصحاب الباخرة سيمبا .... طاعنون

/ ضد /

شارلس جاكــــــوب ..... م.ضده

ط م / م ع /١٩٩٧/١٥٤م

الحكــــــم

٢٢ / ١١ / ١٩٩٧م

٢٢ / ٧ / ١٤١٨ هـ

هذا طعن بالنقض ضد قضاء الاســتئناف أ س م/٩٧/١١٨ والقاضي بشطب الاستئناف المقدم عن الطاعن (المحكوم ضدهــا) في ق م /٩٦/٤٥٠ وتأييد حكم المحكمة الجزئية القاضي بــالحكم

بالتعويض لصالح المدعي من جراء الفصل التعسفي ويدور محـور طلبه في النقاط التالية :-

أولاً :

أن القانون الواجب التطبيق على النزاع هو قانون (علاقات العمل الفردي) وفقا للسابقة م ع/ ط م/٤٥٠/٩٢ شركة جيناري / ضد / خضر عبد الرحمن سالم وبالتالي يجوز للمدعي عليها فصل المدعي خلال فترة التجربة بموجـب م ٢٩ (٤) - ٥٠ (١) مـن قانون علاقات العمل الفردية خلال فترة التجربة والاختبار .

ثانياً :-

جاء قرار المحكمة الجزئية ومن بعدها محكمة الاستئناف مخالفـا (للوزن والاستنتاج الصحيح للبينة) فالبينة تبرر الحكـم لصـالح المطعون ضدها فالمدعي عليه أقر صراحة بالبينة أنه استلم مـن المدعي عليها كافة (حقوقه بطرف المدعي عليها) والإقرار (حجة قاطعة في المعاملات) ولا يصح الرجوع عنه) . م (٢١ - ٢٢من قانون الإثبات سنة ١٩٩٣م .. هذا بالإضافة إلي أن عقـد عمـل المدعي هو (عقد عمل تحت التجربة والاختبار) ويخول للمدعـى إنهاء العقد في أي وقت وبلا أي تعويض وقد أكدت المدعي عليـها بالنسبة لإنزال المدعي من الباخرة كان بسبب عدم الكفاءة فقد تـم إنزاله بتوجيه من مهندس أول الباخرة للخلاف بيـن المـهندس والمدعي حول الكفاءة وعدم الانتظام في الورديات) .. أما شـاهد الإدعاء (هاشم عبد الوهاب الذي) اعتمدت عليه المحكمة فقبـول بينته مخـالفة لقـانون الإثبـات فـهذا الشـاهد صـاحب

مصلحة في أن يصدر حكم لصالح المدعي لأن لديه دعوى أخرى مماثلة لدعوى المدعي بالرقم ٩٦/٤٤٣ ضد المدعي عليها وبالتالي تعتبر شهادته عن (مصلحة) كمدعي ولا يجوز قبولها وفقا للمادة (٣٣) من قانون الإثبات سنة ١٩٩٤م هذا بالإضافة إلى أن المدعي عليها قدمت الشاهد (فاروق بلاش) وهو خبير بحري في مجال العمل (١٨) عاما وقد أكد بخبرته عدم استحقاق المدعي للمطالبة التي يدعيها وفقا للقواعد المعمول به عقود العمل البحري ورغم هذا لم تأخذ المحكمة ببينته .

وفي تقديري إن الطلب لا أمل فيه لما يلي :-

(١)بالنسبة للقانون الواجب التطبيق فالواضح أن الطاعن يستند على السابقة القضائية م ع/٩٢/٤٥٠م شركة جيناري /ضد/ خضر عبد الرحمن كسند إلى تأكيد أن القانون الواجب التطبيق هو (قانون علاقات العمل الفردي) سنة ١٩٨١م وفي تقديري وإن كانت محكمتنا العليا قد أقرت هذا المبدأ في السابقة المذكورة إلا أنها عدلت عنه لعدة أسباب أوردها فيما يلي (أنظر السابقة م ع/ ط م/٩٧/١٤٨ ما يكل فيروي / ضد أصحاب الباخرة سيمبا) .

أولا :-

أن قانون علاقات العمل الفردية هو قانون عام ولا ينطبق في حالة وجود قوانين أو لوائح خاصة (تحكم علاقات العمل البحري وعقوده) وقد نص القانون البحري السوداني سنة ١٩٦١م

علي أن أحكامه تسري علي (علاقات العمل البحري) فالمادة (٣٠) من ذلك القانون تنص علي الآتي :-

يجوز للوزير أن يصدر لوائح استخدام البحارة علي السفن السودانية دون إخلال بعموم ما تقدم فيجوز أن ينص في تلك اللوائح علي كل الأوامر التالية ٠٠ الخ .

ثانيا :-

وفقا لهذا النص (فعقود العمل البحري في السفن السودانية) تسرى عليها أحكام القانون البحري السوداني سنة ١٩٦١م والذي ينظم لاستخدام وإعداد نماذج عقود العمل البحري للبحارة العاملين في السفن السودانية بموجب لوائح يصدرها الوزير المختص وبالتالي يعتبر القانون البحري قانونا خاصا بالبحر وافرد نصا خاصا (بعقود العمل البحري) فأن أحكامه هي الواجبة التطبيق بموجب م (٦) قانون تفسير القوانين والنصوص العامة سنة ١٩٧٤م (م ٦ فقرة ٤ يعتبر أي قانون خاص أو أي حكم خاص بأي مسألة في أي قانون استثناء من أي قانون عام أو نصوص عامة في أي قانون يحكم تلك المسألة وعدم إصدار الوزير لتلك اللوائح (المنظمة لذلك لا يبرر إلغاء الاستثناء الوارد في النص أو تعطيله بل يبقي الاستثناء لأنه بموجب قانون خاص ونص خاص ٠٠٠ وطالما أن هنالك استثناء ينص في تطبيق لوائح خاصة (بالعمل البحري) في السفن السودانية فمن البداهة أن قانون علاقات العمل الفردي لا مجال أساسا لانطباقه علي (السفن الأجنبية) والعاملين فيها وعقود عملهم التي تبرم خارج السودان

وفقا لقانون البلد أو السفينة أومكان إبرام العقد خارج السودان ويحكهما القانون المعني الذي أبرمت في ظله أما قانون علاقات العمل الفردي فهو تنظيم(لعمل قائم في السودان) ومجرد دخول السفينة للمواني السودانية للشحن والتفريغ لا يبرر انطباقه على السفن العابرة ولا يجعل من السفينة والعاملين عليها والعقود المبرمة معها في شأن العمل علي ظهر السفينة (أنه عمل قائم بالسودان) لأن العمل تم وأبرم عقده واستمر من خلال قوانين واتفاقيات دولية تمت خارج السودان .

ثالثا :-

القاعدة المستقرة في القانون البحري المرتبط بالاتفاقات البحرية الملزمة للدول الموقعة عليها ومنها السودان هو أن قانون علاقات العمل البحري يحكمها عقد العمل البحري يحكمها قانون (العلم) من حيث أركانه وأثاره وحقوق الأطراف والتزاماتهم وذلك أيا كانت (جنسية) الملاح أو المكان الذي أبرم فيه العقد والمقصود بعبارة (قانون العلم) في فقه القانون البحري والقواعد البحرية الدولية هو القانون البحري الذي يصدر في بلد السفينة وبالتالي لا يعقل (أن تسري أحكام القانون البحري السوداني سنة ١٩٦١م علي العمل البحري بالنسبة للسفن السودانية ولا تسري عليه نصوص قانون علاقات العمل الفردية سنة ١٩٨١م) ثم نقرر (سريان هذه النصوص علي (السفن الأجنبية) .. التي أبرمت عقودها في ظل قانون في بلد آخر أو خارج السفينة أو بموجب أحكام (قانون الدولة التي تحمل السفينة علمها) .

رابعا :-

أن تفسير عبارة (رحلة برية أو بحرية) الوارد في نص م (٤٢) من قانون علاقات العمل الفردي لا تعني أن العامل البري الذي يكلفه صاحب العمل للقيام برحلة بحرية لصالح صاحب العمل البري عاملا بحريا أو تعاقد معه بموجب عقد عمل بحري فالعامل المذكور لا يتحول (إلى عامل بحري) لمجرد قيامه بالسفر في رحلة بحرية لقضاء أمور أو القيام بعمل يحقق مصلحة صاحب العمل البري ويظل (عاملا بريا) لأن سفره بالبحر كسفره بالبر (لقضاء مهمة لصاحب العمل البري) أما العامل البحري أو التعاقد بعقد عمل بحري وحسب تعريف (عقد العمل البحري (هو عقد بمقتضاه يتعهد شخص بأن يعمل علي ظهر سفينة مقابل أجر يتعهد به مجهز السفينة) فأن (مكان العمل البحري هو ظهر السفينة وعقد العمل البحري يكون في السفينة ومرتبط بالعمل علي ظهرها وطرفي العقد (السفينة ومالكها أو مجهزها أنابه عنهم والعامل المذكور) وبالتالي فعبارة (أن يكون المستخدم في رحلة برية أو بحرية) المقصود منها (العامل المتعاقد علي عمل قائم في السودان ويحتاج عمله القيام برحلة برية داخل السودان أو خارجه بالبحر لغرض مصلحة العمل القائم بالسودان وصاحب العمل في السودان وبالتالي لا تسري أحكام م (٤٢) السالف ذكرها (علي عقود العمل البحري للعمل علي ظهر السفينة) سواء أكانت (سودانية أو أجنبية) .

وأضيف سببا آخر لعدم انطباق قانون علاقات العمل الفردي سنة ١٩٨١م علي عقود العمل البحري وهو أن الناظر لعقود العمل التي ينظم أحكامها قانون علاقات العمل الفردية) أنها ترتبط بسلطات مدير مكتب العمل داخل السودان وضرورة أخطاره في حالات الفصل وخلافه وأخذ موافقته بموجب م (٣٩) (١) سنة ١٩٨١م قانون علاقات العمل الفردي فكيف يتأتى (لسفينة أجنبية في عرض البحر فصل عاملا معها أن تخطر مدير مكتب العمل السوداني بأنها تريد فصله وأخذ موافقته علي الفصل وهي سفينة تدخل إلى السودان بصورة عارضة وقد تستغرق ساعات أو يوم وهي أساسا لم تبرم عقدها مع العامل علي ظهرها بموجب أحكام قانون علاقات العمل الفردي السوداني حتى يطلب منها أذن مدير مكتب العمل السوداني قبل الفصل وأخذ موافقته وإلا عد الفصل فصلا تعسفيا م (٣٩)(٣) وهذا لا يستقم مع نصوص (قانون علاقات العمل الفردية نفسه) لأنه يفترض وجود الأطراف في نطاق سلطة مكتب العمل أو مدير العمل السوداني وفي نطاق محاسبته ومسألته وتدخله من لحظة إبرام العقد إلى لحظة إنهائه.

وقد ترتب علي الفهم بسريان (قانون علاقات العمل الفردية لسنة ١٩٨١م) علي منازعات عقود العمل البحري مشاكل قانونية عديدة أكدت وجوب تصحيح ذلك الفهم فالسفن الأجنبية عادة ما يتم فصل العامل أو المستخدم فيها في عرض البحر أو في أي موانئ أخري خارج السودان وعادة ما تكون السفينة أبرمت عقودها مع العاملين عليها بموجب قوانين أجنبية أخري وعادة يكون كل عامليها من الأجانب ومن جنسيات مختلفة ويكون رسوها بالموانئ

السودانية عرضيا ومؤقتا وبالتالي فمجرد إنزال العامل أو نزولـــه بالمواني السودانية من سطح الباخرة أو لمجـــرد رســـو الســـفينة بالميناء السوداني لا يبرر (انطباق نصوص قانون علاقات العمـــل الفردية) في (وجوب إخطار مديـــر مكتـــب العمـــل فـــي الميـــناء السوداني أو تدخل مدير مكتب العمل في النزاع لأنه سلطة تتدخـــل في نطاق عمل نشأ وقائم في السودان ولا يتعداهـــا إلـــي فـــرض سلطته علي العاملين والسفن الأجنبية العابرة خلال مياه الســـودان الإقليمية أو التي تتوقف بصفة عارضة مؤقتة بغرض (الشـــحن أو التفريغ أو التموين) ،بالميناء السوداني .

أخلص من ذلك إلى تأييد المبدأ الذي توصلنـــا إليـــه فـــي السابقة م ع/ط م/ ما يكل في روي / ضد / أصحاب الباخرة سيمبا ط م / ٩٧/١٤٨ بتاريخ ٩٧/٩/٣٠ (غير منشوره) .

٢/ بالنسبة و للموضوع فالمستقر قضـــاء أن المحكمـــة العليـــا لا تتدخل إلا في حالة ما إذا كان وزن البينة أو استقراء الوقـــائع أو الاستنتاج التي توصلت إليه المحكمة غير سائغ وغير سديد ممـــا يرقي إلي مخالفة القانون توجب التدخل للوصول إلى الاســـتنتاج القانوني السليم ٠٠ وفي تقديري أن قضـــاء المحكمـــة الجزئيـــة والاستئناف لم يخالف الوزن الصحيح للبينة والاستنتاج السليم مـن الوقائع بما يستوجب تدخلنا بالنقض ولما يلي :-

أولا : -

يركز الطاعن علي جزئية (إقرار المطعون ضده) باســـتلام حقوقه كاملة لدي المدعي عليها وأن شهود الدفـــاع أكـــدوا ذلـــك

بموجب إقرار مستندي باستلام مخالصة تفيد استلام حقوقه من قبل المدعي عليها .

ثانيا :-

وبرجوعي إلى المحضر فالواضح أن شهود الدفاع وهم من العاملين بطرف المدعي عليها يؤكدون في أقوالهم ويركزون على أن (المدعي أقر باستلام حقوقه كاملة) وقد استوقفتني (التركيز علي تحديد (الحقوق كاملة) في الإقرار والسبب في ذلك أن (الإقرار وهو بينة مقبولة بموجب قانون الإثبات سنة ١٩٩٣م وهو حجة علي المقر في المعاملات م (٢١)(١) وهي مسألة لا خلاف حولها (من الوجهة القانونية) ولكن الأمر في تقديري (كيف تقور أن هذا الإقرار يؤكد ما تدعيه المدعي عليها (الطاعنة) لأن (الإقرار) لا يكفي فيه مجرد ذكر الواقعة بل يجب أن يحمل الإقرار في طيا ته تحديد قاطع لماهية عناصر الإقرار وعلي ضوئها نقرر أن الإقرار ينطوي علي تأكيد قاطع علي المعني أو القصد الذي لا يقبل تفسيرا سوي أنه تقرير لصفة الواقعة بكل عناصرها دون أي احتمال أو ترجيح أخر يؤكد تضيق أو توسيع معني الإقرار بما يفقد الإقرار العنصر الأساسي كبينة وهو قفل الحجة أمام المقر في أي إدعاء معاكس لهذا الإقرار م (٣١)(٢) إثبات (لا يشكل الإقرار بينة قاطعة إذا اختلف الطرفان في بينته) والواضح أن الدفاع يركز (أن الإقرار كان باستلام كافة حقوقه هي (أنه بمجرد توقيع المدعي علي المستند) .. فإن المدعي يقر بان ما استلمه هو كافة حقوقه ويقر أنه ليس لديه حقوق أخري) وأري أن هذا المفهوم غير سديد

من الوجهة القانونية فالإقرار يفهم منه استلام المدعي وإقراره بما استلمه أو عرضته أو دفعته له الشركة ولا يفهم منه أنه إقرار بأن ما أستلمه هو يشكل إقرار بأنها أعطته كل ما يريد أو أن ما ورد بالإقرار هو حقوقه بلا نقص أو زيادة ٠٠ وبالتالي لا يكفي أن يذكر الشهود (أن المدعي أقر باستلام الحقوق الواردة بسند الاستلام علي أساس أن ذلك إقرار منه بأن هذه (كل حقوقه) ولو كانت غير ذلك لما أستلمها (لأن مجرد استلام الحقوق المعروضة عليه لا يمنع أن تكون لدية حقوق أخري لم تعرضها له الشركة أو تعتقد أنه لا يستحقها وبالتالي و يمنعه ذلك من المطالبة بها) لإثبات أن هنالك حقوق أخري (غير المقر بها في وصل أو سند الاستلام يستحقها المدعي وفقا للقانون أو عقد الخدمة ومن ثم أتفق مع محكمة الاستئناف في هذه الجزئية بان الإقرار لا ينطوي علي الإقرار بأن ما أستلمه المدعي هو كل ما يتحقق قانونا بل هو إقرار بأن كل ما استلمه (هو ما دفعته له الشركة وعرضت عليه) وبالتالي هو إقرار في حدود أنه أستلم كل ما دفعته له الشركة وليس كل حقوقه التي كفلها له القانون

ثالثا :-

أما بالنسبة لبينة (الخبير) البحري وهي الجزئية الثانية التي يركز عليها الطاعن ففي تقديري أن بينة الخبير هي تعبير عن وجهة نظر الخبير في الأمر المعروض عليه والخبير ليس هو الجهة التي تقرر (حقوق الأطراف) بل الذي يحدد (الحقوق العقد المبرم بين الطرفين والحقوق التي يقررها القانون ووجهة نظر



الخبير في استحقاق (بعض الحقوق وعدم استحقاق البعض متروك تقديره للمحكمة في إطار إن الذي يحدد الاستحقاق هو) العقد والقانون والإلزام علي المحكمة بموجب قانون الإثبات في الأخذ برأي الخبير كبينة قاطعة لا تقبل المناقشة أو التعديل أو الرفض (أنظر (٣٢) من قانون الإثبات) وبالتالي لا أجد خطأ في قرار المحكمة في تقييمها لبينة هذا الشاهد .

رابعا :-

أما بالنسبة لمسالة فصل المدعي لعدم الكفاءة ففي تقديري أن مجرد ذكر الشاهد سماعه (خلاف أو وجود خلاف بين الكابتن والمدعي) حول هذه المسألة فهذا لا يقوم دليلا علي عدم الكفاءة لتبرير الفصل لعدم الكفاءة (والخلاف في وجهة النظر ليس بدليل في حد ذاتها ومسألة الكفاءة أو الجدارة أو الخبرة مسائل لا يدعى بها بل يقدم (الدليل المادي) المؤكد لعدم الكفاءة وتحديد الأساس لذلك وتحديد ماهية عدم الكفاءة وهل فعلا (أداء المدعي وقدراته وأسلوب عمله وكيفيتة تبرر عدم الكفاءة) والواضح أنه لم تقدم أية وقائع بين (المقصود بعدم الكفاءة) المدعي به و يكفي الإدعاء بخلاف (بين الكابتن والمدعي) لنشاء (قرينة عدم الكفاءة) .

خامسا :-

بالنسبة لقبول بينة الشاهد (هاشم) أتفق مع الطاعن في أن الشاهد له مصلحة واضحة في الحكم للمدعي لأن لديه دعوى أخري مماثلة لدعوى ويرجو أن يحقق النجاح فيها كحالة المدعي .



والواضح أن الحكم المطعون فيه لـــم يتطـــرق إلـــى ذلـــك وعموما (استبعاد أقواله) (لا يؤثر فى صحة الحكم) .

سادسا :-

بالنسبة لمسألة أن العقد المبرم (هو عقد خبره) فـــلا أجـــد بينة مقنعة حوله فالعقد لا ينص علي ذلك وهو ما أكـــده الشـــهود وأتفق مع محكمة الاستئناف في أسبابها لعدم مخالفتها القـــانون أو الاستنتاج النتائج من الوقائع والبينة المطروحـــة وكمـــا أســـلفنا فقانون علاقات العمل الفردي التي ارتكز الطاعن علي نصوصـــه لا ينطبق أصلا علي النزاع وطالما كان الإخلال بـــالعقد مـــن جـــانب المدعي عليها فقد جاء الحكم موافقا لذلك وعليه أري شطب الطلـب إيجازيا برسومه .

عبدالرووف حسب الله ملاسي
قاضي المحكمة العليـــا
ورئيس الدائرة - بور تسودان
١٩٩٧/١١/٢٢م
١٤١٨/٧/٢٥هـ

٢٨/١١/١٩٩٧م

أوافـــــــق

أحمد عبد الرحمن علي
قاضي المحكمة العليـــا
ببور تســــــــودان
٢٨/١١/١٩٩٧م

٣٠/١١/١٩٩٧م

أوافـــــــق

محمد صالح علي
قاضي المحكمة العليـــا
ببور تســــــــودان
٣٠/١١/١٩٩٧م

٣٠/١١/١٩٩٧م
٣٠/٧/١٤١٨هـ

الأمـــــر النهائي

(١) يشطب الطلب إيجازيا برسومه

عبدالرؤوف حســـــب الله ملاسي
قاضي المحـــكمة العليـــا
ورئيس الدائـــــرة المدنية
ببور تســودان
٣٠/١١/١٩٩٧م
٣٠/٧/١٤١٨هـ

المستأنف / أحمد عيسي أحمد وآخر

/ ضد /

المستأنف ضده / أصحاب الباخرة الأبرار

م أ / أ س م / ٤٣/١٩٩٨م

المبادئ

١. عقود العمل البحري رغم أنها عقود عمل ولكن تختلـــف عــن عقود العمل البري لطبيعة العقود البحرية طبقا لظروف وطبيعة العمل البحري ومكانها ظهر السفينة ويرجع في تفسيرها إلـــى الاتفاقيات الدولية والعرف البحري ولا مجال لتطبيـــق قـــانون العمل عليه .

٢. يشترط في العمل محل عقد العمـــل البحـــري أن يكـــون فـــي السفينة وأن يكون العمل متصل بالملاحة البحرية .

٣. العبرة في تحديد العقد هو بمكان العمل دون اعتـــداد بطبيعـــة العمل ومكان العمل هو مناط التنظيم الخاص بعقد العمل البحري

٤. سريان عقد العمل البحري يكون خلال فترة الرحلة البحرية .

٥. الأصل إذا طرأت ظروف طارئة ترتب عليها عدم قيام العـــامل بعمله فأن صاحب العمل يلتزم في ذلك بدفع الأجر كاملا للعـامل رغم عدم أدائه للعمل ما دام عدم أداء العمل يرجع إلي فعل رب العمل أو إرادته .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / مصطفي عبد القادر رئيسا

السيد / محمد علي خليفة عضوا

السيد / جمال الدين وداعة الله النيل عضوا

المستأنف / أحمد عيسي أحمد وآخر

/ ضد /

المستأنف ضده / أصحاب الباخرة الأبرار

م أ / أ س م / ١٩٩٨/٤٣م

القــــــرار

١٦ / ٥ / ١٩٩٨م

تستأنف الأستاذة / مدينة محمد هيكل الحكم الصـــادر فـــي ١٩٩٨/١/٢٠م من قاضي جزئي بور تسودان في الدعوى بالرقم ٩٦/٤٧٧ والقاضي بشطب دعواهم ويـــدور محـــور طلبـــها فـــي الآتي:-



أولا :– القانون الواجب التطبيق هو قانون العمل لسنة ١٩٩٧م وليس قانون علاقات العمل الفردية لسنة ١٩٨١م لأن قانون العمل قد صدر قبل الفصل في الدعوى ومن ثم يجب تطبيق قانون العمل .

ثانيا :– المادة ٧٣ من قانون العمل تنص على أنه لا يسقط حق العامل في رفع الدعوى للمطالبة بالحقوق المكتسبة طبقا لأحكام هذا القانون فيما يتعلق بالمكافأة أو الأجر أو الحقوق الأخرى .

ثالثا :– لم تناقش المحكمة مدي قانونية العمل الذي قامت به شركة الجبيل وذكرت مخالفة نصوص القانون البحري والقواعد الدولية ولم تحددها .

رابعا:– لم تناقش المحكمة الجوازات التي أشرت ولم يتم سماع المدعي عليه وتلتمس إلغاء قرار محكمة الموضوع ٠ من الجانب الأخر يرد الأستاذ حسن الطيب بصحة قرار المحكمة وأن المدعيين لم يستطيعا إثبات وكالة شركة الجبيل للملاحة وأن الشركة لا علاقة لها بالباخرة وأن القانون الواجب التطبيق هو قانون العمل لسنة ١٩٩٧م وأن المدعيين لم يحرما من مطالبتهما بسبب سقوط الحق بل ولم يثبتا وكالة الجبيل ويلتمس في مصلحة طلبه تأييد الحكم وشطب الاستئناف .

صدر الحكم المطعون فيه في ١٩٩٨/١/٢٠م وقدم الطلب في ١٩٩٨/٢/٤م وبالتالي جاء وفق للقيد الوارد في نص م

١٩٢ إجراءات مدنية فهو مقبولا شكلا . من حيث الموضوع في تقديري أن هذا الطلب ينبغي الفصل فيه علي النحو الآتي :-

أولا :-

مع احترامي لمحاميا الأطراف تختلف معهما في أن القانون الواجب التطبيق هو قانون علاقات العمل الفردية لسنة ١٩٨١م أو قانون العمل لسنة ١٩٩٧م لأن عقود العمل البحري رغم أنها عقود عمل إلا إنها لطبيعة العمل في البحري تختلف عن عقود العمل البرية . وقد جاء في قضاء محكمة الاستئناف الإقليم الشرقي سابقا بالنمرة م أ/أس م/٨٥/١٤٠٦ هـ مؤسسة فائز للملاحة ضد خليل محمد علي جاء فيها :-

(١) القانون الواجب التطبيق في منازعات عقود العمل البحري يحكمها (مكان إبرام العقد) وليس مكان تنفيذه ما لم يتفق الأطراف علي خلاف ذلك وفقا لأحكام المادة ١/١٢ من قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م .

(٢) لا ينطبق قانون علاقات العمل الفردي لسنة ١٩٨١م علي منازعات عقود العمل البحري (للطبيعة الخاصة لتلك العقود والتي تفرض حقوق والتزامات وواجبات لا يسري عليها قانون علاقات العمل الفردي) .

ويقول مولانا / ملاسي في هذا الصدد (المتفق عليه في فقه القانون البحري وفقا لأحكام العرف البحري و الاتفاقات الدولية المنظمة للعمل البحري فأن عقود العمل البحري الخاصة ، والتي تقننها كل دولة بقوانين) خاصة لا تسري أحكامها إلا علي السفن

الوطنية ولا تسري علي السفن الأجنبية بمعني أن (قانون العمل الخاص هو قانون الدولة التي تحمل السفينة علمها وهو أمر متعلق بالسيادة الوطنية) (أنظر كتاب القانون البحري للدكتور علي حسن يونس ص ٣٨١ الطبعة (٣) وأيضا أنظر كتاب محاضرات في التاريخ البحري وتوحيده في البلاد العربية نسخة ١٩٥٩م ص ١٦ للدكتور محمد كامل أمين (لا ينطبق قانون عقد العمل إلا علي السفن الوطنية (والأبرار ليست سفينة وطنية) وهي التي تحمل الجنسية المصرية أما السفن الأجنبية فلا يسرى علي بحارتها أحكام هذا القانون ولو كانوا مصريين .

تنص م (٣) من قانون العمل لسنة ١٩٩٧م باستثناء فئات من تطبيق هذا القانون ومن ثم فقانون العمل لا ينطبق علي المسائل التي تنص عليها قوانين أخري وتعتبر مستثناة بموجب تلك القوانين من انطباق قانون العمل ومن ثم فمسألة عقود العمل البحري تنظمها نصوص قانونية خاصة ومن بينها نص المادة (٣١) من القانون البحري ١٩٦٠م و تنظمها لوائح ويصدرها الوزير وبالتالي فعقود العمل البحري مستثنا بنص تلك المواد فالقانون البحري هو الذي يطبق عليها لأن المشرع قصد صراحة بأن عقود العمل البحري وحقوق العمل والأجور البحرية تنظمها لوائح خاصة ويصدرها الوزير بمعني أن المشرع قصد استثناء العقود البحرية للعمل من انطباق قانون العمل وتبعا لذلك لا ينطبق هذا القانون علي السفن الأجنبية بموجب م (٣٠) من ذات القانون ومن ثم أري أن المشرع السوداني يقصد بلفظ جميع العقود في م(٣) من قانون علاقات العمل الفردي ١٩٨١م وسريانه علي



عقود العمل البحري لأن هذه العقود نص صراحة على أنها سلطات جوازيه لوزير المواصلات في القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م وهو قانون ينطبق على السفن السودانية فيما يتعلق بعقود العمل البحري وهذا يتفق مع المعلوم في فقه القانون البحري من أن عقود العمل البحري ورغم أنها (عقود عمل) إلا أنها عقود تختلف عن عقود العمل البري تبعا لطبيعة وظروف العمل البحري الذي يرتكز علي السفينة والتي تنظمها قواعد العرف البحري والاتفاقات البحرية الدولية فهو عقد ينطبق عليه كافة الشروط العامة للعقود ولكن في إطار الخصوصية التي تفرضها طبيعة العمل البحري وبالتالي لا مجال لتطبيق نفس شروط خدمة وحقوق العامل البحري على العامل البري . وحيث أن السفينة أجنبية والمدعيان يحملان الجنسية السودانية فلا انطباق لقانون العمل الفردي لسنة ١٩٨١م أو العمل لسنة ١٩٩٧م علي النزاع ومن ثم المطالبة بالتصديق ٦ أشهر فصل تعسفي غير سليمة .

ثانياً :- وبالتالي فالقانون الواجب التطبيق هو(قانون العمل) المنصوص عليه في الباب الثالث من قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م (٤٠٠ إلى ٤١٥) والذي ولا يتعارض مع القواعد العامة للعرف البحري والتي تفرضها طبيعة وظروف العمل البحري ولعدم اشتمال القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م علي نصوص تحكم الموضوع ولا ينطبق علي السفن الأجنبية فليس هنالك ما يمنع من اللجوء إلى كتب الفقه في القانون البحري لأن من المعلوم أن القانون البحري ما هو إلا مجموعة الأعراف

البحرية التي استقرت منذ القدم وجري العمل بها بالإضافـــة إلـــى الاتفاقات الدولية والفقه القانوني العام فمبادئ القـــانون البحـــري مبادئ عالمية بحيث يتعذر القول بوجود قانون بحري مصـــري أو أخر بريطاني أو أخر أمريكي فالمبادئ واحدة والقواعد واحدة فـــي كل الدول البحري حيث تتطابق جميع القواعد والمبادئ البحرية .

ثالثا :-

علي ضوء ما جاء في الفقرة الثانية اعتمدت المحكمة فـــي شطب الدعوى علي أساس أن وكالة الجبيل للملاحة غير صحيحـة باعتبارها غير مكتوبة وقد أصـــــابت المحكمة لـــجوئها لنص م ٣/٤١٧ معاملات لسنة ١٩٨٤م وكان لو تمعنت المحكمة جيـــدا! في النص لوجدت أن شرط الكتابة يدور وجودا وعدما علي اشتراط القانون الكتابة في التصرف المعني بمعني هل يشترط القانون فـــي العقد المبرم بين مالك السفينة واحد وكلاء البواخر أن يكون مكتوبا ومسجلا لدى هيئة المواني وبالإطلاع علـــي لائحـــة تنظـــم عمـــل الوكالة نجد أنها قد وضعت شـــروطا لمنـــح الـــترخيص بالوكالـــة البحرية ولم تتطرق للعلاقة بين مالك السفينة ومن يوكله أو تشترط أن يكون التوكيل مكتوبا ويتفق مع الأعراف البحريه في إمكانية أن يكون للباخرة عدة وكلاء أو تخصيص وكيل لأمر معين وقد جـــاء في كتاب مصطلحات التجارة الدوليـــة والنقـــل البحـــري لمختـــار السويفي :-

(العقد هو الاتفاق الشكلي أو المكتوب بين طرفيـــن علـــي الأقل راغبين في ترتيب نتائج قانونية معينة كنقل ملكية شـــئ أو

تأجير سفينة أو تشغيل عمال ويعتبر العقد شريعة المتعاقدين)
وبالتالي مع تسليمنا برجوع المحكمة لنص م ٧/٤١٧ معاملات
فعقد الوكالة البحرية لم يشترط ولم ينص علي أن يكون مكتوبا
وقد يتصور أن يكلف الوكيل شفاهه بتشغيل عمال . بالتالي
فالمطلوب من الإدعاء إثبات أن وكيل للسفينة هو (الجبيل) وهو
بهذه الصفة كلف بتشغيل المدعيان فإن ثبت ذلك فإن التعويض لا
يكون علي أساس قانون العمل بل علي أساس العرف البحري
والقانون البحري هو أجرهم عن الرحلة المعينة إلى نهاية الرحلة
وقد جاء في كتاب القانون البحري للدكتور/ حسن الماحي ص
١٤٢ / ١٤٤ (يشترط في العمل محل عقد العمل البحري أن يكون
في السفينة ويستوي في ذلك أن يكون العمل متصلا بالملاحة
البحرية - كما هو الحال بالنسبة لضباط الملاحة والمهندسين
البحريين أم غير متصل كعمل طبيب والطهاة فالعبرة في تحديد
العقد هي بمكان العمل دون اعتداد بطبيعة العمل وهذا ما كان
مستقرا علي قبوله في ظل القانون البحري . ومكان العمل أيضا
هو مناط التنظيم الخاص بعقد العمل البحري ومن ثم فأن سريان
العقد يكون خلال فترة الرحلة البحرية وبالتالي علي المحكمة عند
إعادة النظر التحقق من خط الرحلة وأن تعويض المدعيان كان
علي أساس هذه الرحلة وكأنهم قد عملوا فعلا طالما أن هذه الرحلة
ثم التعاقد بشأنها فعقود العمل البحري لا تشترط شكلا معينا فمجرد
اتفاق المجهز أو وكيله مع البحار ينعقد العقد لأنه من العقود
الرضائية ويمكن إثباته بجميع طرق الإثبات وقد جاء في نفس
المرجع السابق (.. الأصل أنه إذ طرأت ظروف ترتب عليها عدم

قيام العامل بعمله فأن صاحب العمل يلتزم مع ذلك بدفع الأجر كاملا للعامل رغم عدم أدائه للعمل ما دام عدم أداء العمل يرجع إلى فعل رب العمل أو إرادته ولو لم يكن الفصل المنسوب إليه يحمل وصف خطأ .

لكل ما تقدم بعد موافقة الزميلين المحترمين أري أن تأمر بإلغاء قرار شطب الدعوى وإعادة الأوراق لمحكمة الموضوع لإعادة النظر علي ضوء المذكرة مع الأذن لها بسماع ما تراه مناسبا من شهود الطرفين .

محمد علي خليفة

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

الرأي الثاني :-

أوافق وأضيف أن لمحكمة الموضوع الاستعانة بأهل الخبرة لمعرفة طبيعة علاقة الوكيل البحري بصاحب الباخرة إذ وكما ذكر مولانا/ محمد علي خليفة في الرأي الأول فأن طبيعة العلاقات البحرية تستوجب الاستنباط من عقد العمل والوكالة البحرية والتي تنظيمها في غالب الأحوال الأعراف البحرية والتي جرت محاولات لكتابتها من خلال الاتفاقيات والمعاهدات .

لذا أري أن الاستعانة بأهل الخبرة كالتفتيش البحري من الأهمية للوصول للقرار السليم .

جمال الدين وداعة الله النيل

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

الرأي الثالث :-

أوافـــــق

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٤/٦/١٩٩٨م

الأمر النـهائي :-

(١) إلغاء قرار شطب الدعوى

(٢) وإعادة الأوراق لمحكمـــة الموضـــوع للنظـــر وفـــق المذكرة .

والأذن لها بسماع بينات الطرفيـــــن والاســـتعانة بـــأهل الخـــبرة كالتفتيش البحري للوصول للقرار السليم .

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
ورئيس الدائرة
١٤/٦/١٩٩٨م

مصطفي السيّد محمد ٠٠٠٠٠٠٠٠مستأنف

/ ضد /

أصحاب الباخرة اماندا٠٠٠٠٠٠٠٠ م٠ضده

م أ / أ س م / ١٩٩٨/٣٣٥م

المبادئ

١. عقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت أشراف مجهز أو ربان .

٢. محل عقد العمل البحري هو السفينة وسريانه خلال الرحلة البحرية .

٣. لا يشترط لإبرام عقد العمل البحري شكلية معينة لانعقاده مثل الكتابة .

٤. يجوز إثبات عقد العمل البحري بكافة طرق الإثبات في فقرة (٥) غياب عقد مكتوب يحدد الأجر سريان تحديد الأجرة وفق أرادة المتعاقدين وإذا لم يحسم النزاع يطبق عرف الجهة التي حصل فيها الاستخدام فإذا لم يكن ثمة عرف يكون للقاضي تحديد الأجر .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / مصطفي عبد القادر	**رئيسا**
السيد / محمد علي خليفة	**عضوا**
السيد / عبد العزيز أحمد علي	**عضوا**

مصطفي السيد محمد ٠٠٠٠٠٠٠٠مستأنف

/ ضد /

أصحاب الباخرة اماندا٠٠٠٠٠٠٠٠ م٠ضده

م أ / أ س م / ١٩٩٨/٣٣٥م

المذكـــــــــرة

٢٧ / ١٠ / ١٩٩٨م

الطلب استوفي الشكل القانوني لقبوله ومن حيث الموضوع القانوني لقبوله ومن حيث الموضوع بعد اطلاعـــي علـــي جميـــع الأوراق حيث أن سبب هذه الدعوى أن المدعي كـــان يعمـــل فـــي وظيفة قبطان لدي أصحاب الباخرة أمـــا نـــدا ويدعـــي أن راتبـــه

الشهري ألف ومائتي دولار وقد تـم تعيينـه فـي الفـترة مـن ٩٦/٣/١٢ حتى ٩٦/٩/٣ وقد دفع المدعي عليهم له مبلـغ (٢٥٠٠) دولار من جملة استحقاقاته كمرتب وخصما منها وفشل المدعي عليهم في سداد متبقـي رواتبـه البالغـة (٤٦٢٠) دولار أمريكي ويطلب الحكم له بها إضافة لأتعاب المحاماة البالغـة ٤٦٢ دولار .

أنكر المدعي عليهم جميع فقرات الدعوى ومن ثم حـددت المحكمة الإقرارات ونقاط النزاع وسمعت قضية الإدعاء ثم منـدوب المدعي عليهم وفصلت المحكمة أخيرا في الدعوى بالشطب. ومن ثم كان هذا الطلب .

باختصار شديد أن جوهر الطلب يقدح في وزن البينة ويرى أن محكمة الموضوع قد أخطأت في هذا الصدد وابرز ما أشار إليـه الطلب الأتي :

(١) ثبت لدى المحكمة أن المدعي يعمل فعلا ربان للباخرة أما ندا

(٢) أوضحت المحكمة في تسبيب قرارها أن المستندات صـادره من المدعي بصفته كابتن الباخرة مفوض بحكم القانون .

(٣)أخذ الطلب منحي آخر بتعريـف الأجـر والوكالـة القانونيـة والمقابل وأن المدعي لم يكن يعمل متبرعا بل وذهب الطلـب إلى أنه كان علي المحكمة في حالة عدم تحديد قيمـة الأجـر ومقداره أن تلجـأ لتطبيـق المـادة ٤٠٠ (٤) مـن قـانون المعاملات المدنية لسنة ٨٤ الذي تنص علي أنه (إذا عمل أحد لآخر عمل بناء علي طلبه دون اتفاق علي الأجر فلـه أجـر المثل وكان ممن يعمل بالأجر) ويلتمس الحكم للمدعي بطلباته



في تقديري أن هذا الطلب ينبغي شطبه إيجازيا حيث أنــه لا أمل فيه للآتي :-

أولا :-

لا خلاف حول ثبوت عمل المدعي مع المدعي عليهم كربان علي الباخرة أما ندا في الفترة المذكورة وعلى الرغم مــن إنكــار هذه الجزئية إلا أن مندوب المدعي عليهم قد أقر بعمله في معرض البينة .

ثانيا :-

السبب الجوهري لهذه الدعوى والإدعاء القائم أن المدعــي كان يعمل مع المدعي عليهم في وظيفة ربان في الفترة المذكـــورة بمرتب محدد هو ١٢٠٠ دولار شهريا وأن المدعي يقر بأنه أخـــذ مبلغ ٢٥٠٠ دولار من استحقاقاته كسلفية ومتبقي لديـــهم ٤٦٢٠ دولار فشلوا في سدادها . لهذا كان عليه إثبات هذا الإدعـــاء أمـــا بعقد مكتوب أو بأي من طرق الإثبات القانونية أن لم يكن العقـــد مكتوبا وقد وضح للمحكمة أنه لم يكن هنالك عقد مكتوب، بالتـــالي فليس أمام الادعاء غير إثبات قيمة ومقدار الأجر بكل الطـــرق المتاحة والملاحظ أن المدعي أو وكيله ليس بشاهد طبقـــا لنـــص المادة ٢٣ إثبات وقد فشل في إثبات ادعائه بشهادة الشـــهود أمـــا الحديث عن المستندات المقدمة فنحن لا نختلف مع مقـــدم الطلـــب فيما ذهب إليه في مبدأ أنها مستندات رسمية ولا يجوز إنكارهـــا ويجوز الطعن فيها بالتزوير كما أنها قاطعة الدلالة فيمـــا حوتـــه ولكن الأمر يختلف عند تقييم المستندات المقدمة بالذات ولكن عنـــد

وزن البينة حقيقة فهي لا وزن لها ولا يمكنها إثبات قيمة العقد فهي عبارة عن تعيين لعمال آخرين في الباخرة يتعاقد معهم الكابتن باعتباره مفوضا تفويضا قانونيا من قبل ملاك الباخرة وفي هذه الحالة يقوم بعمل قانوني تجاههم ولكنها قطعا لا تثبت أن مرتبه ١٢٠٠ دولار فهو مفوض بالتعاقد فيمن دونه ولكنه ولا يمكن أن يتعاقد مع نفسه فأمر تعيينه وتعاقده لابد أن يكون من قبل الملاك بعقد . فالمادة ٤٠ من قانون الإثبات تعرف المستندات الرسمية بأنها هي التي يثبت فيها شخص مكلف بخدمة عامه ما تم على يديه أو تلقاه من ذوى الشأن وذلك طبقاً للأوضاع القانونية وفي حدود سلطته واختصاصه .

فهل من سلطاته أن يتعاقد مع نفسه ليضع مرتباً لنفسه ؟ فالمادة ٥٢ من قانون المعاملات المدنية المذكورة تنص على أنه لا يجوز لشخص أن يتعاقد مع نفسه بأسم من ينوب عنه سواء كان التعاقد لحسابه أم لحساب شخص أخر دون ترخيص من الأصيل فإذا وقع هذا التعاقد كان موقوفاً على إجازة الأصيل وكل هذا مع مراعاة ما يخالفه مما يقضي به القانون أو قواعد التجارة .

فالمدعي لم يبرز هذه الرخصة من الأصيل فأن جاز هذا على الآخرين قانونا فتعاقده مع نفسه وكتابة المستند لنفسه يلزم هذا الترخيص حتى يكون مقبولاً في معرضي الإثبات . وبالتالي لا يمكن أن يكون لهذا المستند وزن قانوني يمكن أن يعول عليه وفي غياب هذه الرخصة يفقد هذا المستند وزنه خاصة فيما يتعلق بقيمة ومقدار مرتبه .



ثالثا :-

أما الحديث عن أجر المثل فالدعوى قائمة علي إدعاء محدد بأن أجره الشهري ١٢٠٠ دولار ولم يكن هنالك نزاع حول أجر المثل فينبغي عليه أي المدعي إثبات أن أجره كذلك بكل طرق الإثبات وليس من أسباب الدعوى أو نقاط النزاع المطروحة ما يفيد أن أجر المثل من أسباب الدعوى أو كان من نقاط النزاع المطروحة ما يفيد عن أجر المثل لأن المدعي لم يقل أن الأجر غير محدد حتى يمكن بحث هذه المسألة وبالتالي فالمحكمة غير ملزمة بإضافة أسباب جديدة لدعوى المدعي لهذا أري أن قرارها كان سليما وفقا للقانون أما إذا كان هنالك خطأ فقد كان هنالك خطأ في صياغة نقطة النزاع الثالثة فالمدعي يقر بأنه أستلم مبلغ ٢٥٠٠ دولار كسلفية خصما علي استحقاقاته وجاءت نقطة النزاع الثالثة إذا كانت الإجابة علي (٢) بالإيجاب فهل قام المدعي عليهم بسداد متبقي رواتب المدعي وقدارها ٤٦٢٠ دولار؟ الإدعاء .

فطالما كان هنالك إنكار فالصحيح أن تصاغ نقطة النزاع كالأتي :

إذا كانت نقطة النزاع الثانية بالإيجاب فهل فشل المدعي عليهم في سداد متبقي رواتب المدعي منذ ٩٦/٣/١٢ حتى ١٩٩٦/٩/٩م والبالغ قدرها ٤٦٢٠ دولار أمريكي ؟ إدعاء .

ولكن هذا الخطأ لم يؤثر في صحة الحكم ولم يتضرر منـــه الطرفين لهذا أري أن وافقني الزملاء الموقرين أن تؤيـــد قضـــاء محكمة الموضوع وأن نذهب بشطب الطلب المقدم برســـومه مـــع إخطار الطرفين .

عبد العزيز أحمد علي
قاضي محكمة الاستئناف
بور تسودان
١٩٩٨/١٢/٣

١٩٩٨/١٢/٣م

مع أكيد احترامي للزميل عبد العزيز ومن قبلـــه قـــاضى محكمة الموضوع فأنني أختلف معها للآتي :-

أولا :-

قانون نقل البضاعة بـــالبحر لســـنة ١٩٥٩م الســـوداني وكذلك القانون البحري لسنة ١٩٦١م لا يغطي الأمر ولم ير بعـــد القانون البحري الجديد النور وبالتالي وفقا لنص م ٦ من قـــانون الإجراءات المدنية نلجأ إلى بعض كتب القانون البحـــري لأن مـــن المعلوم أن القانون البحري بصفة عليـــه مـــا هـــو إلا مجموعـــة الأعراف البحرية التي استقرت منذ القـــدم وجـــري العمـــل بـــها بالإضافة إلى الاتفاقات الدولية والفقه القانون العام فمبادئ القانون البحري مبادئ عالمية بحيث يتعذر القول بوجـــود قـــانون بحـــري

مصري أواخر بريطاني أو أخر أمريكي فالمبادئ واحدة والقواعد واحدة في كل الدول البحرية أنظر كتاب القانون البحري د.كمال طه في (١٨١) وقال الفقيه توماس في القانون البحري البريطاني (تتطابق جميع القواعد والمبادئ القانونية البحرية).

المحكمة ذكرت الإدعاء أثبت أن المدعي المستأنف قد عمل ربان للسفينة أما ندا في الفترة من ٩٦/٣/١٢ وحتى ٩٦/٩/٩ أي سبعة أشهر تقريبا ورغم ذلك للخلاف بين الملاك والربان في تحديد الأجر وعدم الإقرار به كما حدده الربان بمبلغ ١٢٠٠ دولار ولعدم وجود عقد عمل بحري مكتوب شطبت المحكمة الدعوى وهذا يقودنا إلى تساؤل هل يشترط أن يكون عقد العمل البحري مكتوبا ؟ بمعني أخر هل أشترط لعقد العمل شكلية معينة هي الكتابة ؟ عقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف مجهز أو ربان ومحل عقد العمل السفينة وسريانه يكون خلال الرحلة البحري ولا يشترط فيه شكلية معينة الكتابة مثلا يقول د. حسين الماحي القانون البحري ص (١٤٥) ويتم إبرام عقد العمل البحري بمجرد توافق إرادة كل من مجهز (مالك السفينة) أو الربان والبحار فهو من العقود الرضائية التي لا يشترط لإبرامها شكل معين ويجوز إثباته بكافة طرق الإثبات وحيث ثبت عمل الربان علي ظهر السفينة فلم يكن متبرعاً أو فضولياً فهو يستحق الأجرة عن فترة عمله مع خصم ما أخذه كسلفية ومن التزامات مالك السفينة هو أداء أجر البحارة.

ولكن السؤال الهام الذي يطرح في غياب عقد مكتوب ونزاع بين الطرفين كيف نحدد أجر الربان ؟ جاء في كتاب القانون البحري د. حسين الماحي (تحديد الأجرة : الأصل أن تحديد الأجرة متروك لإرادة المتعاقدين .)

فإذا لم ينص علي مقدار طبق عرف الجهة التي حصل فيها الاستخدام وحسب إفادة الشاهد كابتن فاروق من التفتيش البحري عرف الجهة التي تم فيها الاستخدام وحسب إفادة الشاهد كابتن فاروق عن التفتيش البحري ذكر أن عرف الجهة التي تم فيها الاستخدام هو أن مرتب الربان ما بين ١٢٠٠ دولار إلى ١٠٠٠ دولار. وجاء في كتاب أشخاص الملاحة البحرية للدكتور كمال حمدي طبعة ١٩٩٣م ص ١١٥ (الأصل أن تحديد الأجر متروك لإرادة المتعاقدين فإذا لم ينص في العقد علي مقدار طبق عرف الجهة التي حصل فيها الاستخدام فإذا لم يكن ثمة عرف يكون للقاضي تحديد الأجر وحيث لم يكن الأجر معروف مقدما بمستند مكتوب فالإجراء العادل والسليم في تقديرنا أن يحدد القاضي الأجر لا شطب الدعوى طالما ثبت له عمل الربان بعقد عمل بحري علي ظهر السفينة مقابل أجر ولم تستغرق السلفية كل أجوره وعليه نرى تحديد أجره علي أساس الأقل هو ألف دولار في الشهر من خصم السلفية التي يقر بها المدعي وهي ٢,٥٠٠ دولار (اثنان ألف وخمسمائة دولار) ويكون حساب ذلك علي النحو الآتي:

الفترة التي عمل بها من ٩٦/٣/١٢ لغاية ١٩٩٦/٩/٩م

٥ شهور و ٢٨ يوم.

الأجر الشهري = ١٠٠٠ دولار أمريكي .

أنن خمسة شهوره ألف دولار .

اليوم = ٣٣٥ دولار

٢٨ يوم = ٢٨ × ٣٣٥

المبلغ المستحق علي ملاك الباخرة للربان = ٥,٩٣٣ ألف دولار

المبلغ الذي أخذه الربان كسلفية = ٢,٥٠٠ دولار .

المتبقي = ٣,٤٣٣ .

وبالتالي يستحق الربان ٣,٤٣٣ ألف دولار أمريكي .

ثانيا :-

بخصوص أتعاب المحاماة لم يعد جدول المحاماة في قانون القضاء المدني لسنة ١٩٢٩م منطبقا لأن قانون سنة ١٩٢٩م نفسه لم يعد قانونا ساريا . والقانون المنطبق حول أتعاب المحاماة هو قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م . وهنالك شئ نص عليه قانون القضاء المدني سنة ١٩٢٩م ولم ينص عليه قانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م فالقانون القديم كان ينص علي أتعاب المحاماة بين الخصم والخصم وليس له شأن بما بين الخصم وموكله . بمعني أنه إذا نجح المدعي في دعواه فأنه يستطيع أن يسترد من المدعي عليه مبلغا معينا موضحا في جدول خاص تغطية لما دفعه المدعي كأتعاب لمحامية وليس للمدعي إذا دفع مبلغا كبيرا لمحامية أن يسترد كل المبالغ من المدعي عليه . إنما هو يسترد كل المبلغ الموضوع من الجدول وليس أكثر منه فالمدعي حر لأن يدفع ما يشاء لمحاميه وأن يجزل له العطاء ولكنه لا يستطيع أن يسترد كل ذلك المبلغ من المدعي عليه وأنما هو



يسترد فقط المبلغ المحدد في الجدول ونفس الشيء ينطبق إذا نجح المدعي عليه في دفاعه ضد المدعي وقد نــص قــانون القضــاء المدني لسنة ١٩٢٩م علي ذلك في الأمر الثالث والعشرين المــادة الأولي حيث قال :-

(١)أن تكون أتعاب المحاماة بين الخصم والخصــم علــي النحـو الوارد في هذه القواعد وفقاً للجدول المرفق بــها . ويختلـف قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م عن قــانون القضــاء المدني لسنة ١٩٢٩م في أنه جاء خالياً من هذا التفصيل فيمـا من قانون سنة ١٩٢٩م نص هذه القواعد في جميــع مــواد مفصلة يبينها جدول في قانون سنة ١٩٨٣م علي الأتعاب في فقرة واحدة ومن مصروفات الدعوى تقال في المادة ٢/١١١

(تدخل في حساب المصاريف أتعاب المحاماة ومصاريف الخبرة ونفقات للشهود) ولم يغط قانون المحاماة هذه الفجوة لأن ذلــك القانون تعلق بأتعاب المحامى عن موكله ولم يتعلق بالأتعاب بيــن الخصم والخصم . أن محامي المدعي يستحق أتعابه الاتفاقية مــن موكله متى كانت مستوعبه لمتطلبات المادة ٤٩،٤٢ من قــانون المحاماة ولم يعترض عليها المدعي ولكن هذه الأتعاب لا تسـترد بطريقة تلقائية من المدعي عليه تغطية للأتعــاب بيــن الخصــم والخصم وإنما أمر تقديرها متروك للمحكمة التي تستطيع أن تحكـم بالأتعاب في مواجهة المدعي عليه وفق للمجهود الذي بذلك محامي المدعي في الدعوى وهي ليســت مقيــدة بكــرم المدعــي نحــو محــامية إذا ما افاض الكرم لتحمل المدعي عليه كرم المدعــي أنــــظر قضية يورأكشن / ضد / أميـــــن علي حسنــي

م ع/ط م/١٩٨٨/٢٠٦م مجلة الأحكام القضائية ١٩٩٢م وفيها قدرت المحكمة العليا الأتعاب ولم تعد الأوراق لمحكمة الموضوع ونري من جهد الأستاذة أن تقدر أتعاب المحاماة بمبلغ (٣٠٠) دولار . مما تقدم وبعد موافقة الزميل صاحب الرأي الثالث وفقاً لنص ٢٠٥ أ ،ب إجراءات مدنية أن نأمر بمايلي :-

(١) إلغاء قرار شطب الدعوى .

إصدار حكم جديد وفقاً لنص المادة ٢٠٥ ب إجراءات مدنية بالأتي:-

(١) يدفع المدعي عليهم أصحاب الباخرة أما ًدا المبالغ الآتية :-

(أ) مبلغ ٣,٤٣٣ ألف دولار (ثلاثة ألف وأربعمائة ثلاثة وثلاثون دولار) .

(ب) مبلغ ٣٠٠ دولار أتعاب المحاماة .

(ج) دفع رسوم المحكمة بالعملة الصعبة بالدولار بما يوازي بالعملة المحلية . حسب السعر الرسمي بالبنك وقت تنفيذ الأمر ما لم يلغي .

محمد علي خليفة
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٨/١٢/٣

<u>١٩٩٨/١١/٥م</u>

مع تقديري لزميلي صاحب الرأي الأول مولانا / عبد العزيز والذي تعامل مع الدعوى كدعوى مدنية عاديه كما ذهب كذلك

قاضي الموضوع وبعد أن ثبت صحة عمل المدعي كابتن البـاخرة في الفترة المذكورة إلا أن محكمة الموضـــوع شـطبت الدعـوى باعتبار أن المدعي قد فشل في إثبات راتبه الشهري إلا أن هـــذه الدعوى ذات طابع بحري خاص تعطي الحق للقاضي فـــي تقديـــر الراتب الشهري في حالة فشل الإدعاء فالثابت أن الإدعاء قد ذهب خطوة أبعد و قدم شاهد الإدعاء بالتفتيش البحري والذي أوضح أن مرتب الكابتن ما بين ١٢٠٠ – ١٠٠٠ دولار وإزاء هذا فقد أخذ زميلي المحترم مولانا محمد علي بهذه البينة الواضحة في أدنـــي تقديراتها بان مرتب الكابتن ١٠٠٠ دولار وهو بهذا قد صـــادف كبد الحقيقة حيث العرف والقانون البحري الزم بتحديـــد مقـادير الراتب المطلوب ولو كانت البينة غائبة عنا .

وبهذا يأتي اتفاق مع مولانا محمد علـــي مـــع تقديـــري لزميلي عبد العزيز طالما ثبت العمل ولم يكن المدعي فضوليـا أو متبرعا ولا متطوعا وأفصح القانون البحري في غياب البينة بـــأن يعطي تقدير الأجر الشهري للقاضي كما أوردته الكتـــب البحريـــة المعتمدة التي أشار إليها الزميل محمد علي .

مصطفي عبد القادر

قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان

١٩٩٨/١١/٥

٥/١١/١٩٩٨م

الأمر النهائي

إلغاء قرار شطب الدعوى وإصدار حكم جديد بموجب سلطتنا فـــي المادة ٢٠٥/ب/أ ج م ١٩٨٣م وينص بالآتي :-

(١) يدفع المدعي عليهم أصحاب الباخرة أما ندا .

(أ) مبلغ ٣,٤٣٣ دولار .

(ب) مبلغ ٣٠٠ دولار أتعاب محاماة .

(ج) مبلغ سداد رسوم الدعوى بالعملة الصعبة .

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف
ورئيس الدائرة / بور تسودان
٥/١٢/١٩٩٨

المستأنف / أصحاب الباخرة سمبا

/ ضد /

المستأنف ضده / ما يكل في روي جانح

أ س م / ١١٣/١٩٩٧م

المبادئ

١. لا ينطبق قانون العمل و لا قانون نقل البضائع بالبحر ١٩٥١م علي عقد العمل البحري.

٢. سريان عقد العمل البحري يبدأ منذ صعود البحار السفينة .

٣. يستحق البحار قبل النزول إخطار لمدة ثلاثين يوماً وفي حالة عدم إنذاره وأخطاره يستحق تعويضاً عن مدة هذا الإخطار مرتب شهر واحد .

٤. في عقود العمل البحري علي المحكمة أن تدون جنسية المدعي والسفينة لاحتمال إثارة مسألة متعلقة بالقانون الدولي الخاص .

٥. أن قانون علاقات العمل الفردية ينظم عمل قائم في السودان والعامل الذي يعمل في سفينة أجنبية لا يعد عاملاً في عمل قائم في السودان .

٦. قانون علم السفينة هو الذي يحكم العلاقة بين مالك السفينة والبحار .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / مصطفى عبد القادر	رئيسا
السيد / محمد علي خليفة	عضواً
السيد / جمال الدين النيل	عضواً

المستأنف / أصحاب الباخرة سمبا

/ ضد /

المستأنف ضده / ما يكل في روي جانح

أ س م / ١١٣/١٩٩٧م

المذكـــــــــرة

هذا طلب استئناف مقدم ضد قرار قاضى الدرجة الأولـــــي والذي أصدر حكماً لصالح المدعي ألزم بموجبه المدعي عليـــهم إن يدفعوا للمدعي مبلغ ٥١٥٠ دولار أمريكي عبارة عن مرتب ســتة أشهر للفصل التعسفي وشهر بدل إنذار علي أســـاس أن المدعــي عليهم أصحاب الباخرة سمبا قد فصلوه تعسفياً .



صدر الحكم بتاريخ ٢١/٦/٩٧م والطلب قدم بتاريخ ٣/٧/٩٧م وقررنا قبول الطلب لأن صورة الحكم سلمت للأطراف في ١٣/٦/٩٧م لذا قررنا حساب المدة من ذلك التاريخ.

أما من حيث الموضوع تتلخص الوقائع في أن المدعي (المستأنف) تم تعينه علي ظهر الباخرة سمبا في وظيفة طباخ براتب شهري ٧٥٠ دولار نص في العقد أن مدته ستة أشهر وقبل التجديد فصل من العمل قبل انتهاء الفترة وبدون مبرر ومن ثم كانت الدعوى وكان الحكم موضوع الطلب والذي استجابة فيه المحكمة لكل طلبات المدعي ومن ثم كان هذا الطلب والذي يمكن تلخيص ما جاء فيه في أن المحكمة قد أهملت أقوال شهود الدفاع المحايدين الذين أكدوا خلاف ما جاء به الحكم وأن التقييم الصحيح للبينات يوضح أن المستأنف ضده قد فصل قبل انتهاء فترة التجربة الثلاثة شهور . وأن عقد العمل البحري لا يعرف الفصل التعسفي وأن هنالك مبرر لفصله حيث قام بضرب أحد المصريين في ميناء بور سعيد مما كلف الباخرة ٥٠ دولار في حين يري المقدم ضده الطلب أن الحكم قد جاء صحيحا لأن العقد مدته ستة شهور ويجدد تلقائيا وهو ملزم للأطراف وأنه لا وجود لما يثبت أن هنالك فترة تجريبية لمدة ثلاثة شهور في العقد ويري أنه في حالة الفصل دون مبرر قانوني فإن القانون الواجب التطبيق هو قانون العمل الفردي والقانون السوداني أو وفقا للقانون نقل البضاعة بحرا ١٩٥٩م فإن العامل يستحق ما ينص عليه في العقد (وبخصوص الفصل في طلب فالرأي عندي أي أنه علي النحو الآتي :-

(١) لابد من البدء من الإشارة إلى أنه لا مكان للقول أن قـــانون علاقات العمل الفردية هو الواجب التطبيق علي عقد العمل البحـري وحسبنا في ذلك سابقة أصحاب الباخرة البـــارق ســنة ١٩٨٣م صفحة ٣٣٦ والتي أشار إليها المستأنف والتي قررت عدم انطبـاق قانون علاقات العمل الفردي علي العـامل البحـري أمـا اسـتناد المستأنف ضده لقانون نقل البضاعة بحرا لسنة ١٩٥٩م وقد أشار إليه كالأتي (القانون السوداني ٦١م وفقا لقانون نقـل البضاعـة بحرا ١٩٥٩م) فقد جاء استنادا خاطئا إذا كان يعني بذلك قـانون نقل البضائع بالبحر لسنة ١٩٥٩م لأن ذلك القانون لم يشار فيـــه إلى عقد العمل البحري لأن القانون المشار إليه يتحدث عن قواعـد تتعلق بوثائق الشحن وما يترتب عليها ومسئولية الأطراف نحوهـا كما أن المادة (٢) منه حددت نطاق تطبيقه علي نقل البضـــائع بالبحر بواسطة السفن من أي ميناء داخل السودان إلى أي ميناء آخر داخل السودان أو خارجه ٠٠٠) فلا مجال هنالك للحديث عــن قانون نقل البضائع بالبحر لسنة ٥٩م .

(٢) أما بخصوص إذا ما كان المستأنف ضده قد تم إنزالـــه خــلال فترة الاختبار فبالرجوع إلى المراجع الخاصة بالقانون البحري لـم أجد أي إشارة لما يسمي بفترة اختبار بل قد جاء في كتاب الدكتور علي جمال الدين (القانون البحري الآتي (يكفي أن يكــون علــي ظهر السفينة ليعتبر العامل مرتبطاً بعقد بحري) .

ذلك يعني سريان عقد العمل البحري منذ صعـــود العــامل البحري علي السفينة ومن ناحية أخرى فإن عقد العمل البحـــري يشترط فيه ما يشترط في أي عقد أخر من وجوب توافر الرضـــاء

والمحل والسبب (مبادئ القانون البحري د. مصطفي كمـــال طـــه) ولما كان العقد موضوع هذه الدعوى مكتوب ومرفق كمستند فـــي المحضر ولم أجد فيه ما يشير لفترة اختبار فلا مكان هنا لإثبات ما هو مخالف لذلك العقد حيث جاء به (يعتبر من تاريخ هـــذا العقـــد (المستأنف ضده) كفرد من أفراد الطاقم العامل بالباخرة)

الرأي عندي وبغض النظر عما ما جاء في أقوال الشـــهود وطالما خلي العقد ما يعرف بفترة الاختبار فلا مجال للحديث عنـــها أما عن استحقاق المستأنف ضده وفقا لما ذكرناه سابقا بخصـــوص عدم انطباق قانون علاقات العمل الفردية علي النزاع فـــلا مجـــال أيضا للاستحقاق المنصوص عليه في ذلك القـــانون بمـــا يعـــرف بالفصل التعسفي ووفقا لما توفر أمام المحكمة مـــن البينـــة بـــأن المستأنف ضده قد تعدى علي أحد المصرين وقد أثبتت تلك الواقعة من خلال الإقرار الغير القضائي من خلال إفادة شاهد الدفاع الثـــاني الذي أكد أن المستأنف ضده قد حكي وقائع تلك المشكلة وبمـــا أن الإقرار غير القضائي يجوز في إثباته القواعد العامة فـــي البينـــة وطالما استطاع المستأنف إثبات ذلك من خلال إفادة شاهد الدفـــاع الثاني وبغض النظر عن وجود سبب العزل فإن استحقاق البحـــار في حالة العزل يوجب الإخطار قبل إنهاء العقد بثلاثين يوما ولعـــدم تمام ذلك الإخطار من قبل الربان للمستأنف ضده فإن المســـتأنف ضده يستحق تعويضا عن مدة ذلك الإخطار مما يعني أنه يســـتحق مرتب شهر واحد فقط (أشخاص الملاحة البحرية للمستشار كمـــال حمدي صفحة ١٤٥) لذا أري إن يكون قرارنا :-

إلغاء حكم محكمة الموضوع وتصدر بموجب سلطاتنا تحت المادة ٢٠٥(ب) أ.ج.م لسنة ٨٣م الحكم الآتي :-

(١) يدفع المدعي عليهم مبلغ ٧٥٠ دولار (سبعمائة وخمسون دولار فقط) .

(٢) إلزام المدعي عليهم بسداد رسوم الدعوى في حدود ما حكمه به إذا وافق الزملاء بالدائرة .

جمال الدين وداعة الله النيل
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٧/٨/١٢

أوافـــق

محمد علي خليفة
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٧/٨/١٢

أوافـــق

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٧/٨/١٢

الأمــــــر النهائي :-

(١) إلغاء حكم محكمة الموضوع .

(٢) وأن تصدر حكما بموجب ســـلطاتنا تحــت المــادة ٢٠٥/ إجراءات مدنية لسنة ١٩٨٣م

(٣) بأن يدفع المدعي عليهم مبلغ ٧٥٠ دولار للمدعي .

(٤) وإلزام المدعي عليهم بسداد رسوم الدعوى في حــدود ذلــك الحكم .

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف
ورئيس الدائرة / بور تسودان
١٩٩٧/٨/٢٤

بسم الله الرحمن الرحيم

في المحكمة العليـــــا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكســــــلا

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / أحمد عبد الرحمن علي رئيسا

السيد / محمد صالح علي عضوا

السيد / محمد صالح محمد عضوا

ما يكل في روي جانح ٠٠٠٠٠٠٠ طاعن

/ ضد /

أصحاب الباخرة سيبما ٠٠٠٠٠ م.ضده

م ع / ط م /١٤٨/١٩٩٧م

الحكـــــم

أمام المحكمة الجزئيـــة ببنور تســودان فـــي الدعــوى ق.م/٩٦/٤٤٣ أدعي المدعي بأنه كان يعمل علي ظـــهر البـــاخرة (سيمبا) في وظيفة طباخ بمرتب شهري قدره ٧٥٠ دولار أمريكـي لفترة ستة أشهر تتجدد تلقائيا بموافقـــة الطرفيـــن وأن أصحـــاب

الباخرة المذكورة فصلوه من العمل دون مبرر قانوني وبدون إنـذار لذا طالب الحكم بالآتي :-

(أ) أعادته إلى خدمته مع صـــرف مرتبـــه عـــن فـــترة الإيقـــاف (أو)

(ب) مرتب ستة أشهر بدل فصل تعسفي ومرتب شهر إنذار

(ج) رسوم المحكمة وأتعاب المحاماة البالغة ٥٠٠ دولار أمريكي .

جاء في مذكرة دفاع المدعي عليهم بأن المدعي عليه تـــم فصله قبل إكمال الفترة بثلاثة أشهر وهي فترة الاختبار لذلـــك لا يكون له أي حق وأن المدعي أعتدي علـــي أحـــد رجـــال الربـــاط المصريين والمسئولين عن عبور الباخرة لقناة السويس بضربـــه مما جعل كابتن الباخرة يدفع للمصري مبلغ ٥٠ دولار كتسوية حتى لا تتعطل الباخرة وأنه نزل من الباخرة بموافقته وأخذ جميع حقوقه ووقع وبصم علي كشف حسابه والفصل لم يكن تعسفيا ولا يستحق أي مبلغ في هذا الشأن كما لا يستحق بدل إنـــذار . وبعـــد ســـماع الأدلة المقدمة من الطـــرفين قضت المحكمة الابتدائية للمدعـــي بما يلي :-

(١) تدفع المدعي عليها مبلغ ٥٢٥٠ دولار عبارة عن مرتب إنذار وفصله تعسفي.

(٢) تتحمل المدعي عليها أتعاب المحاماة الاتفاقية .

لم يرضي المدعي عليهم استأنفوا الحكم أمـــام محكمـــة الأستئناف التي قضت بإلغاء حكم محكمة الموضوع وأصدرت حكماً جديدا يقضي بأن يدفع المدعي عليهم مبلغ ٧٥٠دولار والزامـــهم بسداد رسوم الدعوى في حدود المبلغ المحكوم به وذلك تأسيســـا

علي (وبغض النظر عن وجود سبب للعزل فإن استحقاق البحـــار في حالة العزل لما كان من الواجب الأخطار قبل إنهاء العقد بثلاثين يوماً ولعدم تمام ذلك الأخطار من قبل الربان للمستأنف ضده فأنـــه يستحق تعويضاً عن مدة ذلك الإخطار بما يعني مرتب شهر واحـد فقط (وإشارة السلطة الاستئنافية فـــي هـــذا الخصـــوص لكتـــاب المستشار كمال حمدي (أشخاص الملاحة البحرية) .

لم يرضي المدعي وقدم محاميه هذا الطلب متجاوزاً القيـــد الزمني المقرر قانوناً بيوم واحد ويقوم طلبه علي الأسباب الآتية:-

(١) أن الطاعن يستحق ما تبقي له من العقد وبـــدل إنـــذار لأن العقد شريعة المتعاقدين وأن القانون الواجب التطبيق هـــو قـــانون المعاملات المدنية وأشار في هذا الصدد لحكم صادر مـــن محكمـــة الاستئناف في قضية مؤسســـــة فانز للتجـــــارة والملاحة / ضـد/ خليل محمد علي أس م/١٨٥/١٤٠٦هـ .

(٢) لم يقدم المطعون ضده أية بينة تؤكـــد أن الطـــاعن قـــام بالاعتداء علي أحد رجال الرباط والبينة المقدمة تعد سماعية .

(٣) أن القانون الواجب التطبيق بجانب قانون المعاملات المدنية هو قانون علاقات العمل القرديـــــة وأشـــــار لقضية شـــركة جتباري /ضـــد/ خضـــر عبـــد الرحمـــن ســـــــــــالم م ع/ط م/٤٥٠/١٩٩٢م صور من حكم المحكمة العليا مرفقة بالإجراءات .

في البدء أشير أن المحكمة الجزئيـــة لـــم تـــدون جنســـية المدعي والسفينة ومثل هذه البينات قد تكون جوهرية في دعـــاوي عقود العمل البحرية إذ لو أثيرت مسألة متعلقة بالقـــانون الدولـــي الخاص وعلي قاضي المحكمة الجزئية مراعاة ذلك مستقبلاً ، أيضاً

السفينة التي كان يعمل على ظهرها المدعي فهي أجنبية وفق ما جاء في طلب الحجز المقدم من محامى الطاعن حيث قال (والباخرة نفسها مسجلة في بلد غير السودان)

بالنسبة للسبب الأول فأن السلطة الاستئنافية استندت على ما جاء في مراجع القانون البحري وفق ما جاء في حكمها ولم يأتي الطاعن بما يعيب ذلك ولا يغني عن ذلك القول بأن العقد شريعة المتعاقدين وبالتالي تطبيق قانون المعاملات المدنية إذ كان على الطاعن أن يبين لنا وجه الخطأ فيما أستند إليه الحكم المطعون فيه ، أما السابقة التي أشار إليها الطاعن فلا يحتج بها أمام المحكمة العليا لأن الحكم صادر من محكمة الاستئناف وأحكام المحاكم الأدنى لا تلزم المحكمة العليا كما هو معلوم .

بشأن الاعتداء المدعى به فلقد قال شاهد الدفاع الثاني(... والمدعي برضو حكي لي) واعتبرت السلطة الاستئنافية ما جاء في أقوال هذا الشاهد إقرار يثبت بكل طرق الإثبات الجائزة قانونا ولم أجد في مذكرة الطاعن ما يحملنا لرفض ما قررته السلطة الاستئنافية ، وتقييم وزنها لا يمكن التدخل فيه من قبل المحكمة العليا إلا إذا انطوى على خطأ صارخ ولم يقل الطاعن بذلك ولا يعرف قانون الإجراءات المدنية (الفحص) كما هو الحال بالنسبة لقانون الإجراءات الجنائية .

إن قانون علاقات العمل الفردية ينظم عمل قائم في السودان والعامل الذي يعمل في سفينة أجنبية لا يعد عاملا في عمل قائم في السودان ، بل أن المشرع في القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م منح الوزير المختص سلطة جوازيه لإصدار لائحة

٤. يتحمل المدعي عليهم رسوم الدعوى .

نادية سليمان عبد الرحمن
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٦/٩/٩م

أوافـــــق

عبد العزيز أحمد علي
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٦/٩/١٠م

أوافـــــق

مكي بدوي علي
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٦/١٠/١٤م

الأمر النهائي :-

(١) يدفع المدعي عليهم للمدعي مرتب شهر إنذار ما قيمته ألـــف ريال سعودي .

(٢) يدفع المدعى عليهم للمدعي مرتب شهرين ما قيمتـــه ألفـــي ريال سعودي عما لحقه من ضرر وما فاته من كسب .

(٣) يتحمل المدعي عليهم أتعاب المحاماة وقدرها خمسمائة ريـــال سعودي .

(٤) يتحمل المدعي عليهم رسوم الدعوى .

عبد العزيز أحمد علي
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
ورئيس الدائـــــرة
١٧/١٠/١٩٩٦م

٣٠/٩/١٩٩٧م

الأمـــــر النهائي

((يشطب الطلب إيجازيا))

أحمد عبد الرحمن علي
قاضي المحكمة العلـــــيا / بيوز تسودان
ورئيـــــس الدائرة
٣٠/٩/١٩٩٧

خوجلي عبد الله خوجلي
/ ضد /
أصحاب الباخرة الرشيد (١)
ـ ق م / ٩١ / ١٩٩٥م

المبادئ

١. عقد العمل البحري هو العقد الذي يلتزم بمقتضـــاه شـــخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت أشراف الربان .

٢. للربان عزل الملاح ولو لم تكن مدة العقد قـــد انتـــهت دون حاجة إلي استئذان المجهز لأنه يجب ترك الحرية له في تقديـــر الأشخاص الذين يعملون معه في الســـفينة ولا يكـــون للمـــلاح المعزول حق في التعويض إلا إذا كان عزله بغير مسوغ قانوني يفترض في عزل الملاح أنه قد تقرر بناء علي سبب مشروع وللملاح أنه يقيم الدليل علي العكس .

٤. إذا تم العزل دون مسوغ قانوني يستحق البحار أجـــر شـــهر إنذار وتعويضه عن الأجر عن فترة نهاية الرحلة .

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة المدنية العامة بور تسودان

فيما بين

خوجلي عبد الله خوجلي

/ ضد /

أصحاب الباخرة الرشيد (١)

ق م / ٩ / ١٩٩٥م

القرار

أسس المدعي دعواه بأنه كان يعمل علي ظهر الباخرة الرشيد (١) في وظيفة باشريس براتب شهري ألف ريال سعودي وفي حوالي ١٩٩٤/٧/٢م منح المدعي إذن ٢١ يوماً لظروف تتعلق بوالدته وبعد عودته أخطر بأن البديل الذي أحضره قد أستوعب بالشركة وظل المدعي وحتى تاريخ ٩٥/٩/٢٤ معلقاً ولم يفصل ولم يسلم أوراقه الثبوتية والتي هي في حيازة المدعي عليهم .

ويطلب الحكم له باستحقاقه عن فترة الانتظار من ١٩٩٤/٧/٢٣م وحتى ١٩٩٥/٩/٢٤م بالإضافة لبدل الإنذار وهو عبارة عن مرتب شهرين ورسوم ومصاريف الدعوى .

وبعد تبادل المذكرات بين الأطراف جاء محضر الإقرارات ونقاط النزاع علي النحو الآتي :

أولا : الإقرارات :-

(١) المدعي كان يعمل علي ظهر الباخرة الرشيد (١) .

(٢) نزل المدعي من الباخرة في ١٩٩٤/٧/٨م ومنح إجازة ثلاثـــة أسابيع .

ثانياً : نقاط النزاع :-

(١) هل عمل المدعي علي ظهر الباخرة الرشيد (١) في وظيفـــة باشريس منذ ١٩٩٤/٤/١٠م ؟

إدعــــاء

أم أنه كان يعمل في وظيفته بصورة مؤقتة منذ ١٩٩٤/٤/١٢م ؟

دفاع

(٢)هل كان عدم حضور المدعي في نهاية المدة التي منحـــت لـــه بأذن سبباً لكي يقوم المدعي عليهم بتعين البديل الذي أحضره ؟

الدفاع

أم أن المدعي ظل معلقاً منذ تاريخ انتهاء المدة التي منحت له فـــي انتظار الباخرة دون فصل وذلك حتى ٩٥/٩/٢٤ حيث أخطر عندها بالفصل ؟ (إدعاء)

(٣) إزاء ما يثبت بماذا تقضي المحكمة ؟

ومن ثم تناقش المحكمة نقاط النزاع وفقاً لما عرض أمامـــها من البينات وذلك من خلال الآتي :-

١/ هل عمل المدعي علي ظهر الباخرة الرشـــيد (١) فـــي وظيفـــة باشريس منذ ١٩٩٤/٤/١٠م ؟ (إدعاء)



لعل هذه النقطة لا تحتاج لكبير عناء إذ جاء في عقد العمـــل المؤقت المرفق م أ (٥) والذي جاء به أن مدته ثلاثة شــــهور مـــن تاريخ صعود المدعي علي الباخرة وقد أفاد شاهد الإدعـــاء الأول أن تاريخ صعود المدعي علي الباخرة الرشيد وحسبما جاء في جـــوازه البحري هو ١٠/٤/١٩٩٦م وهو ما أكده شاهد الدفاع الثالث قبطـــان الباخرة وقد أفاد نفس الشاهد أن تاريخ نزول المدعـــي مـــن ظـــهر الباخرة كان يوم ٢٠/٧/٩٤ مما يعني أنه قد تجاوز فترة الاختبـــار والتي كان من المفترض أن تنتهي في ١٢/٧/٩٤م .

أما قول شاهد الدفاع الثالث قبطان الباخرة بأن المدعي لغاية ما أخذ الأذن كان تحت التجربة لأن في حالة التثبت سوف يعـــدل مرتبه إلى ١٢٠٠ ريال أما قوله بأن المدعي لم يعمل عقد بعد انتهاء فترة التجربة فان ذلك القول مردود عليه وفق ما جاء فـــي كتـــاب القانون البحري للدكتور علي جمال الدين صفحة ٦٠ حيـــث جـــاء (الملاح يقبل منه إثبات العقد بكافة الطرق لأن هذا مقتضى القواعـــد العامة نظراً لتجارية العقد بالنسبة للمجهز ولان الغالب أن يكـــون عدم الكتابة راجعاً إلي المجهز ذاته) .

لكل تلك الأسباب يمكننا القول أن المدعي كان يعمل علـــي ظهر الباخرة الرشيد في وظيفة باشريس ولم يكن يعمـــل بصـــورة مؤقتة كما أدعي الدفاع .

أما عن نقطة النزاع الثانية وهي الجوهرية في النزاع والتي جاءت :-

هل كان عدم حضور المدعي في نهاية المدة التي منحت لـه إذن سبباً لكي يقوم المدعي عليهم بتعين البديل الذي أحضره . ؟



أم أن المدعي ظل معلقاً منذ تاريخ انتهاء المدة التي منحـت له في انتظار الباخرة دون فصل وذلك حتى ٩٥/٩/٢٤م حيث أخطر عندها بالفصل ؟

ومن ثم نستعرض إفادات الشهود التي وردت في هذا الصياغ :-

أفاد شاهد الادعاء الأول :

نزول البحار من الباخرة بدون حصوله علي تأشيرة بذلـك غير جائز

وأفاد شاهد الادعاء الثاني :

البحار صاحب الجواز العادي لازم يحضر مع الوكيل لمنحه خطاب تأشيرة النزول وأضاف انه في حالة عدم حضـور البحـار لاستلام جواز العادي – الوكيل البحري يكتب لنا التفتيش البحـري وإذا كان البحار ما تابع إجراءات التأشيرة في الجـواز العـادي لا يستحق مرتب ··· وواصل الشاهد وهو رئيس قسم التفتيش البحري ··· أذكر أن هنالك أوراق أحضرت بدون صاحبها وأصريت أنـا علي حضور صاحب الشأن حفاظاً لحقوقه .

ذلك في حين أن المدعي قد بني دعـواه علـي أسـاس أن المدعي عليهم لم يقوموا له بالإجراءات خلال غيابه حين أفاد فـي أقواله (الإجراءات بتاعت النزول وخلافه ما المفروض أقوم بها أنا والمفروض تقوم بها توكيلات باعبود عشان تنتهي من موضوعـي وعشان ما أطالبهم .

هذا مع ملاحظة أن المدعي لم يوضح أنـه قـام بمتابعـة إجراءاته مع المدعي عليهم لإكمال إجراءاته في حين أن الدفاع قـدم

من البينات ما يؤكد أن المدعي أن لم يسعي بجدية للقيام بإجراءات نزوله من الباخرة . بل أن الدفاع أكد أن المدعي لم يكن موجود في بور تسودان بعد نزوله من الباخرة حيث أفاد شاهد الادعاء (٣) نحن حاولنا عمل إجراءات النزول وناس التفتيش البحري قالوا لازم يحضر خوجلي (المدعي) .... المدعي غاب شهرين وكان يتردد علينا قبل الشهرين وبعدها ما تردد علينا وكان يرسل لنا ولد قريبه .

ذلك يعني إن إجراءات النزول تتطلب وجود المدعي وقد أكد الدفاع بأن المدعي لم يكن موجود لمتابعة إجراءاته .

مما يعني أن المدعي هو الذي خلق الوضع الذي جعله يطالب بما جاء في دعواه . علي الرغم من أن عدم حضوره في نهاية المدة التي منحت له لم يكن هو السبب في فصله كما جاء في أقواله شاهد الدفاع قبطان الباخرة والذي أكد أن الفصل كان لعدم أداء المدعي لعمله بصورة المرضية والمطلوبة . وذلك يعني أن المدعي قد فصل دون أن يتبع المدعي عليه الإجراءات الصحيحة للفصل وهي إنذار للفترة المطلوبة.

ومن الناحية الأخرى فأن بقاء المدعي طوال هذه الفترة من ٩٤/٧/٢٠ وحتى ٩٥/٩/٢٤ دون إخطار بالفصل وذلك بعدم التأشيرة له علي جوازه بإنهاء خدمته وضع قد ساهم فيه المدعي بقدر كبير وبما أنه ثبت لمحكمة أنه لم يكن يعمل علي ظهر الباخرة خلال تلك الفترة وأنه لم يطالب بتعويض سواء في عريضة دعواه أو عند سماع أقواله وطلباته في مرحلة السماع .



لكل تلك الأسباب ولفصل المدعي تعسفياً نقرر إصدار الحكم الأتي :-

١/ يدفع المدعي عليهم للمدعي مبلغ ألفا ريال سعودي عبارة عن مرتب شهرين عبارة عن بدل إنذار للفصل .

٢/ يدفع المدعي رسوم هذه الدعوى في حدود المبلغ المحكوم به لخزينة المحكمة .

٣/ لا أمر بشأن الأتعاب لعدم إبراز عقد بها .

جمال الدين وداعة الله النيل
قاضي المحكمة العامة المدنية
بور تسودان
١٩٩٦/٧/٢م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / عبد العزيز احمد علي رئيساً

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن عضواً

السيد / مكي بدوي علي عضواً

المستأنف / خوجلي عبد الله خوجلي

/ ضد /

المستأنف ضده / أصحاب الباخرة الرشيد (١)

م أ / أ س م / ١٤٧/١٩٩٦م

المذكـــــــــرة

بتاريخ ١٥/٧/٩٦ تقدم المستأنف (المدعي) بهذا الاســتئناف ضد الحكم الصادر من السيد/ قاضي المحكمة العامة المدنية بتاريخ ٢/٧/٩٦ فالاستئناف مقبول شكلاً لتقديمه خلال القيد الزمني المحـدد له قانوناً .

وتتلخص الوقائع أن المدعي أقام الدعوى رقم ٩/٩٥ أمـــام محكمة بور تسودان المدنية في مواجهة المدعي عليـــهم أصحـــاب

الباخرة الرشيد(١) على أساس أنه يعمل في وظيفة باشريس منذ ٩٤/٤/١٠ وفي حوالي ٩٤/٧/٢ ولظروف أسرية تتعلق به منح إجازة ثلاثة أسابيع وبعد عودته من إجازته فوجي بتعين بديل عنه وأنه ظل منتظراً دون فصل حتى ٩٥/٩/٢٤ وطلب الحكم له بمبلغ ١٤ ألف ريال سعودي استحقاقه عن مدة الانتظار دون فصل ومبلغ ٢ ألف ريال سعودي بدل إنذار ورسوم الدعوى وأتعاب المحاماة .

رد المدعي عليهم علي دعوى المدعي وأقروا بعمل المدعي علي ظهر الباخرة في وظيفة باشريس وتعيين البديل عنه لعدم عودته للعمل بعد انتهاء الإجازة الممنوحة له ودفعوا بأن قبطان السفينة أبلغه بأن عند عودته ولم يحضر لأخذ جوازه لتكملة إجراءات نزوله وناهضوا طلبات المدعي .

حددت المحكمة نقاط النزاع واستمعت لخصوم الشهود. وأصدرت حكمها موضوع هذا الاستئناف والذي قضي بأن يدفع المدعي عليهم للمدعي مبلغ ٢ ألف ريال سعودي بدل إنذار عن الفصل وأن يدفع المدعي رسوم الدعوى في حدود المبلغ المحكوم به ولا أمر بشأن الأتعاب لعدم إبراز عقد بها .

نشير في بادئ الأمر إلى أن عقد العمل البحري كما عرفته القوانين البحرية هو العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص بالعمل في سفينة مقابل أجر تحت إشراف الربان ، وللربان عزل الملاح ولو لم تكن مدة العقد قد انتهت دون حاجة إلى استئذان المجهز لأنه يجب ترك الحرية له في تقدير الأشخاص الذين يعملون معه في السفينة ولا يكون للملاح المعزول حق في التعويض إلا إذا كان عزله بغير



مسوغ قانوني . ويفترض في عزل الملاح أنه حصل بناء علي سبب مشروع وللملاح أن يقيم الدليل علي العكس . فهل أثبت المدعـي أن عزله عن الخدمة كان بدون مسوغ قانوني ؟

يمكن القول ببساطة إن ما ساقه المدعي من أدلة أوضحت أن عزله عن الخدمة كانت بغير مسوغ قانوني .فالدفاع دفـع بـأن عزل المدعي عن الخدمة كان بسبب تغيبه عن السفينة بعد انتـهاء الأذن إلا أن شاهد الإدعاء وداعـة الله حسـنين الحسـن موظـف بتوكيلات باعبود بقسم الصادر والمسئول عن حركة نزول وصعـود البحارة أكد أن المدعي حضر له في أغسطس ٩٤ وطلب منه تسليمه الجواز . كما أن شاهد الدفاع قبطان السفينة حسن محمد صالح أكـد أن المدعي حضر بعد ثلاثة أسابيع من نزولـه وهـي فـترة الأذن الممنوحة له إلا أنه كان قد عين البديل لعدم قدرة المدعي علي العمل . وهذا دفع جديد لم يرد في مذكرة دفاع المدعي عليهم ولم تصـاغ نقطة نزاع حوله وعليه يمكن القول أن عزل المدعي عن الخدمـة كان بغير مسوغ قانوني وفي هذا الحالة كان يجب علـي قبطـان السفينة أن يخطر المدعي قبل إنهاء العقد بثلاثين يومـاً وإلا كـان هنالك محل للتعويض وهو مساو لأجر الملاح عن مدة الرحلة ولـو عن الجزء الباقي منها إذا عزل قبل نهايتها وهذا ما قالت به معظـم القوانين البحرية .

أما عن الضرر الذي لحق بالمدعي من جراء تأخير فصلـه فأنه ساق أيضاً من الأدلة ما يوضح إن هنالك ضرراً لحق به مـن جراء تأخير عزله عن الخدمة وتسليمه جواز سفره وبالنظر لنـوع خدمة المدعي ومدة العقد ومدي الضرر الحاصل من عزله والـذي

ساهم فيه المدعي عليهم نصيب وأقر يمكن الحكم له بتعويض عبارة عن مرتب شهرين جبراً لما لحقه من ضرر وما فاته من كسب .

أما بالنسبة لأتعاب المحاماة فعلي المحكمة عند إصدار الحكم الذي تنتهي به الخصومة أمامها أن تفصل من تلقاء نفسها في مصاريف الدعوى وتدخل في حساب المصاريف أتعاب المحاماة ومصاريف الخبرة ونفقات الشهود وهذا من صريح نص المادة ١١١ (١)(٢) من قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م وعليه فأن الحكم بأتعاب المحاماة تفصل فيها المحكمة من تلقاء نفسها حسب المجهود الذي بذله المحامي في هذه الدعوى وعليه نقرر الحكم له بمبلغ خمسمائة ريال سعودي كأتعاب .

وعليه ولما تقدم من أسباب نري إلغاء الحكم الصادر في الدعوى وإصدار حكم جديد وفقاً لنص المادة ٢٠٥ (ب) من قانون الإجراءات المدنية لسنة ٨٣م يقضي بالآتي :-

أمر

١. يدفع المدعي عليهم للمدعي مرتب شهر إنذار ما قيمته ألف ريال سعودي .
٢. يدفع المدعي عليهم للمدعي مرتب شهرين ما قيمته ألفين ريال سعودي لما لحقه من ضرر وما فاته من كسب .
٣. يتحمل المدعي عليهم أتعاب المحاماة وقدرها خمسمائة ريال سعودي .



لتنظيم الاستخدام وإعداد نموذج عقود العمل لـــه للبحـــارة الذيـــن يعملون في السفن السودانية ولما كان الأمر كذلك فمن باب أولي أن قانون بلد "السفينة" هو الذي يحكم العلاقة بيـــن صـــاحب البـــاخرة والبحارة وإذا لا يوجد تطبق القواعد المتعارف عليها دوليا وجـــاء الوجيز في القانون البحري للدكتور مصطفي كمال طه في ص ١١٣ ما يلي (تختلف التشريعات في تنظيمها للعمـــل البحـــري ، ومـــن الثابت أن قانون العلم يحكم عقد العمل البحري من حيـــث أركانـــه وآثاره وحقوق الأطراف والتزاماتهم وذلك أيا كانت جنسية المـــلاح أو مكان الذي أبرم فيه العقد (المقصود بعبارة (قانون العلـــم) هـــو القانون البحري الذي يصدر في بلد السفينة)

أن عبارة (رحلة برية أو بحرية) الواردة في المادة ٤٢ من قانون علاقات العمل الفردية لا يفهم منها أن العامل الـــذي يكلفـــه صاحب العمل لرحلة بحرية أرتبط معه بعقد عمل بحري لأن عقـــد العمل البحري هو عقد بمقتضاه يتعهد شخص بأن يعمل علي ظهر سفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز راجع ص (١١) من المرجع السابق والذي يقوم برحلة بحرية ليس بالضرورة أن يكـــون ملاحا ، أو يقوم بعمل علي ظهر السفينة ولما كان مبنى الحكم فـــي قضية شركة جتباري /ضد/خطر عبد الرحمن المشار إليها هـــو أن المشرع السوداني لم يستثني البحارة من تطبيق قـــانون علاقـــات العمل الفردية مشورة أيضا لعبارة (رحلة بحرية أو برية في المـــادة ٤٢ من نفس القانون فأري عدم أتباع القاعدة التي أرســـيت فـــي السابقة التي أستند لها محامي الطاعن لما ذكر من أسباب وذلك مع احترامنا التام للزملاء العلماء الإجلاء الذين أصدروا ذلك الحكم .

علي ضوء ما تقدم أري التقدير بأن قانون علاقات العمـــل الفردية وقانون المعاملات المدنية لا ينطبقان علي هذا النزاع لذلـك وللأسباب الأخرى التي ذكرناها أري شطب هذا الطلب إيجازيا .

أحمد عبد الرحمن علي
قاضي المحكمة العلـــيا
ببور تسودان
١٩٩٧/٩/٢٨م

١٩٩٧/٩/٢٩م

أوافـــق

محمد صالح محمد
قاضي المحكمة العلـــيا
ببور تسودان
١٩٩٧/٩/٢٩م

١٩٩٧/٩/٣٠م

أوافـــق

محمد صالح علي
قاضي المحكمة العلـــيا / ببور تسودان
١٩٩٧/٩/٣٠م

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليــــــــا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكســــــلا

بور تسودان

أمام :-

السيد / عبد الروؤف حسب الله ملاسي	رئيسا
السيد / احمد عبد الرحمن علي	عضوا
السيد / جار النبي قسم السيد	عضوا

خوجلي عبد الله خوجلي ٠٠٠٠٠ طاعن

/ ضد /

أصحاب الباخرة الرشيد (١) ٠٠٠٠٠٠ م.ضده

م ع / ط ٠٠ م / ٧٣ / ١٩٩٦م

المذكـــــــــرة

هذا طعن بالنقض مقدم من المدعـــي(المحكــوم لــه) فـــي ق.م/٩/١٩٩٥م والقاضي الحكم فيها لصالح الطاعن فـــي موجهـــة المطعــــــون ضده والذي أيدته محكمـــــة الاستئنــــاف فـــي أس م/١٤٧/١٩٩٦م بعد تعديل مقـــدار التعويـــض بـــه للطـــاعن والواضح أن الدعوى (دعوى عمل) ومطالبة بحقوق الخدمة حيـــث كان المذكور يعمل في وظيفة (باشريس) في السفينة (الرشـيد) ٠٠



والطاعن لا يقدح في التكييف القانوني للحكم لصالح ٠٠ ولكن يدور طلبه في أن (تقدير التعويض) عن الضرر الذي لحق بالطـــاعن لا يناسب حقيقة الضرر ويطلب تدخلنا لمراجعة التقدير .

وفي تقريري أن الطلب لا أمل فيه فالتقدير مسألة تختص بها محاكم الموضوع أما المحكمة العليا فلا تتدخل في تقدير أو اســتنتاج المحاكم الأدنى إلا إذا جاء مخالفا للقواعد والأسس التي يبني عليــها بما يندرج تحت مخالفة الاستنتاج القانوني والوصول إلـــى نتيجـــة موافقة للقانون ٠٠ ومن واقع المحضر فالمدعي يطالب بما لحقـــه من ضرر ١٤ ألف ريال وحكم لـــه بـــ ٢٠٠٠ريـــال فقــط ٠٠ وبالرجوع إلى المحضر فالتقدير بنى علي موازنة المحكمـــة للبينـــة ومشاركة المدعي في طول الفترة التي يدعي وقوع الضرر خلالــها ٠٠ فالبينة تشير إلى أن المدعي تراخي في متابعة إجراءاتـــه ولـــم يمثل أمام التفتيش البحري الذي أصر علي عدم اتخــــاذ إجــراءات نزول المدعي من السفينة إلا بحضور المدعي شــــخصيا ٠٠ وفـــي تقديري أنه بموازنة الضرر وطول المدة التي شارك المدعـــي فـــي أطالتها كاف لتأييد مقدار التعويض الذي قررته محكمة الاستئناف .

وعليه لا أجد ما يبرر النقض وأري شطب الطلب (إيجازيا) برسومه .

عبد الرووف حسب الله ملاسي
قاضي المحكمة العليـــــــا
١٩٩٦/١٢/٨م
١٤١٧/٧/٢٨هـ

أوافـــــق

أحمد عبد الرحمن علي
قاضي المحكمة العليـــــــا
١٩٩٦/١٢/٨م

أوافـــــق

جار النبي قسم السيد
قاضي المحكمة العليـــــــا
١٩٩٦/١٢/٨م

الأمر النهائي

آمـــــــر

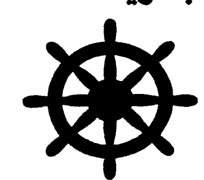
((يشطب الطلب إيجازيا برسومه))

عبد الرؤوف حسب الله ملاسي
قاضي المحكمة العليـــــــا
ورئيس الدائـــــرة
١٩٩٦/١٢/٨م
١٤١٧/٧/٢٨هـ



القسم الثالث

- ❖ مسئولية الناقل عن تلف وضياع البضاعة متى تبدأ ومتى تنتهي
- ❖ مستندات الشحن وأثر التحفظ عليها
- ❖ إعفاء الناقل من المسئولية
- ❖ شحن الحاويات
- ❖ الوكالة البحرية



أصحاب الباخرة الرشيد ٠٠٠٠٠٠٠ طاعنون

/ ضد /

المؤسسة العامة للبترول ٠٠٠٠٠٠٠مطعون ضدها

النمرة / م ع / ط ٠ م / ٣٤٨ /١٩٩٣م

المبادئ :-

١. بمجرد انتقاء مسئولية هيئة المواني قانونا قبل استلام البضاعة تظل المسئولية قائمة علي عاتق الناقل أو الناقلين .

٢. الاختصاص القيمى يبدأ عادة مع تصريح الدعوى وتحصيل رسومها ولا يزول أو ينتفي بمجرد ارتفاع أو نزول قيمة العملة المحلية مقارنة بالعملة الأجنبية أثناء سير الدعوى.

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليـــــــــا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكســـــــلا

بور تسودان

أمام :-

السيد / محمد محمود أو قصيصه	رئيسا
السيد / مصطفي محمد بشار	عضواً
السيد / حسين عوض القاسم	عضواً

أصحاب الباخرة الرشيد ٠٠٠٠٠٠٠٠ طاعنون

/ ضد /

المؤسسة العامة للبترول ٠٠٠٠٠٠٠مطعون ضدها

النمرة / م ع / ط ٠ م / ٣٤٨ /١٩٩٣م

الحـــــــــكم

يطعن المدعي عليهم (الطاعنون) بالنقض في حكم محكمة الاستئناف الدائرة المدنية بالولاية الشرقية . والذي صدر بموجـــــب مذكرتها رقم : م أ/ أ س م / ٢٢٥ / ١٩٩٢م يقضي بشطب الطلـب إيجازياً لأنه ليست هنالك مسئولية علي هيئة الموانى قبل اســـتلامها للبضاعة واستخراج الإيصال لها ، كما أن محكمة الموضوع كـــانت

مختصة ابتداء وبالتالي فلا يتغير هذا الاختصاص بارتفاع قيمة الريال السعودي أو الدولار .

ارتكز الطعن بالنقض علي نقطتين يمكن تلخيصها في الأتي :-

(١) عدم الاختصاص القيمي اللاحق والناتج من زيادة قيمة الدعوى أثناء تداولها .

(٢) تنتهي مسئولية الناقلين المدعي عليهم (الطاعنين) عند تفريغ البضاعة تحت الباخرة علي الرصيف ، لأن هنالك جهات أخري تقوم بتكملة بقية الإجراءات حتى تسليمها لأصحابها وهو دور هيئة الموانى .

بأستقراء الأوراق يتضح أن لا خلاف حول منطوق المادة ٤٦ من اللائحة العامة لميناء بور تسودان والتي أوضحت أن مسئولية هيئة الموانى تبدأ بعد استلام البضاعة وإدخالها المخازن واستخراج إيصال الميناء الذي يحدد نوع وعدد البضاعة التي تم استلامها ولكن الخلاف يتمثل في من يكون المسئول عن الفترة مابين إنزال البضاعة واستلامها في المخازن وهي الفترة التي يري الدفاع أنها ثغرة لم تعالج ؟ ولكن الرأي عندي انه بمجرد انتفاء مسئولية هيئة الموانى . قانونا قبل الاستلام تظل المسئولية قائمة علي عاتق الناقل أو الناقلين المدعي عليهم (الطاعنين).

أما الاختصاص القيمى فهو يبدأ عادة مع تصريح الدعوى وتحصيل رسومها ولا يزول أو ينتفي لمجرد ارتفاع أو نزول قيمة العملة المحلية مقارنة بالعملة الأجنبية أثناء سير الدعوى ، عليه وطالما نحي الحكم الاستئنافي محل

الطعن في تزكيته للحكم الابتدائي هذا المنحي فانه يكـــون قد صادف صحيح القانون ويتعين تأييده وشطب هذا الطعـــن إيجازيا برسومه .

مصطفي محمد بشار
قاضي المحكمة العليا
١٩٩٣/١١/١١م

محمد محمود أبو قصيصه
قاضي المحكمة العليا
١٩٩٣/١١/٢٨م

حسين عوض أبو القاسم
قاضي المحكمة العليا
١٩٩٣/١١/٢٨

الأمـــــر

((يشطب الطعن إيجازيا))

محمد محمود أبو قصيصه
قاضي المحكمة العليا
ورئيس الدائرة
١٩٩٣/١١/٣٠م



الشركة الإسلامية للتجارة والخدمات ٠٠٠٠٠٠طاعن

/ ضد /

أصحاب الباخرة هانو٠٠٠٠٠٠٠٠ المطعون ضده

النمرة / م ع / ط ٠ م / ٢١٧ /١٩٨٩م

المبادئ

١. إذا أعترف الناقل بأن تسليم البضاعة لم يتم مطابقا لعدد بالات الخيش الوارده في بوليصة الشحن فالإستشهاد بنصوص البوليصة يتم بتجزئة بنودها أخذا ببعضها أو رفضا لبعضها .

٢. الشروط الواردة في بوليصة الشحن هي التي تحدد القانون الواجب التطبيق فمثلا في هذه الدعوى نصت البوليصة في الفقرة الرابعة بأن القانون الذي يخضع له عقد النقل البحري هو قانون الدولة التي يقع فيها المركز الرئيسي للشركة الناقلة ويفصل في النزاعات في تلك الدولة أو يفصل فيها في الدولة التي تقع فيها ميناء التسليم بموجب نص القانون والخيار في الحالتين للناقل .

٣. إذا سكت طرفي العقد ولم يتمسكا بالقانون والمحكمة المختصة المنصوص عليها في بوليصة الشحن هذا يعنى أن الطرفين ارتضا الاحتكام للمحاكم والقوانين السودانية .

٤. المنتفعين بالرسالة المرسلة لهم من قبل الشاحن عن طريق الناقل يكتسبون حقا مباشرا في مواجهة الناقل في المطالبة بالوفاء بالعقد المبرم بين الشاحن والناقل وفقا لنص المادة ١٢٤ من قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٩٤م .

٥. لا تعترف اتفاقية بور كسل لسنة ١٩٢٤م الخاصة بسندات الشحن بأي نص في بوليصة الشحن يعفي من مسئولية الناقلين .

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليـــــــا

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / هاشم محمد أبو القاسم	رئيساً
السيد / الصادق عبد الله	عضواً
السيد / الضو سليمان الضو	عضواً

الشركة الإسلامية للتجارة والخدمات ....

طاعن

/ ضد /

أصحاب الباخرة هانو .... المطعون ضده

النمرة / م ع / ط ٠ م / ٢١٧ /١٩٨٩م

المذكـــــــرة

حاصل الطعن أن الطاعنين (المدعين) قد قاموا باســـتيراد عشرة ألف باله خيش علي ظهر الباخرة HanWood الراسية فـي ميناء بور تسودان بتاريخ ٦/١٠/٨٥ . من كمية الخيش المســتوردة استلم الطاعنون ٩٩٠٩ ألف باله بعجز قدره ٩١ باله.

عندما طالب الطاعنون وكلاء المطعون ضدهم بسداد قيمـــة العجز رفض الآخيرون السداد فرفع الطاعنون هذه الدعوى يطالبون



بإلزام المطعون ضدهم بدفع مبلغ ٨١,٩٠٠,٠٠٠ قيمة الخيش موضوع العجز .

في ٨٧/٩/٢٨ أصدرت محكمة مديرية البحر الأحمر حكمها بإلزام المطعون ضدهم بسداد المبلغ المدعي به للطاعنين بالإضافة للرسوم والأتعاب وذلك استنادا إلى أن شرط الإعفاء الوارد في بوليصة الشحن لا أثر له بسبب تعارضه مع قانون المعاملات لسنة ١٩٨٤م وقانون النقل البحري سنة ١٩٥١م ولمعاهدة بر وكسل لسنة ١٩٢٤م بالإضافة إلى مسئولية الناقل لفشله . في القيام بواجبه كاملاً بعد أن ثبت أن الخيش قد شحن كاملاً كما جاء في بوليصة الشحن ولكنه تم تسليمه لهم بميناء بور تسودان ناقصاً .

لدي استئناف المحكوم ضدهم أيدت محكمة استئناف شرق السودان تطبيق محكمة المديرية لقانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م علي الدعوى ولكنها أخذت علي محكمة المديرية عدم تطبيقها المادة ١٣ (أ) (الصحيح المادة ١١ (١٣) (أ) من القانون المذكور لأنها لم تطبق قانون الدولة التي تم فيها التعاقد وهي بنقلاديش فقانونها دون غيرها هو القانون الواجب التطبيق .

تستطرد محكمة الاستئناف بأن الطاعنين (الشركة الإسلامية للتجارة والخدمات) ليست طرفاً في عقد النقل فهل يجوز لها بوصفها مرسل إليه أن تقاضي بسبب الإخلال بالعقد أم بالمسئولية التقصيرية التي لم نؤسس عليها الدعوى الابتدائية ؟ أم أن الشركة الشاحنة(البنقالية) هي وكيل عن المدعين ؟ مما يعطيهم حق التقاضي بوصفهم موكلين.



بناء علي عدم أجابه محكمة المديرية علي هذه التساؤلات فضلاً عن عدم أثارتها أصلاً بواسطة الطرفين أصدرت محكمة الاستئناف حكمها بإلغاء حكم محكمة المديرية وإعادة الدعوى إليها للنظر علي ضوء حكم الاستئناف .

ضد حكم محكمة استئناف شرق السودان جاءنا هذا الطعن ينعي فيه علي الحكم أنه التفت عن أن النزاع هو في الأصل نزاع قانوني كما وجدته محكمة المديرية وأنه يمكن حسمه بالأجابه علي نقطة قانونية واحدة هي أن كانت المادة ٣١ من وثيقة الشحن تنطبق علي الدعوى ومن ثم يعفى المطعون ضدهم من المسئولية ولما أجابت محكمة المديرية بأن الإجابة بالنفي فقد حسم النزاع لصالح الطاعنين (المدعين) خاصة أن أسباب الدعوى المتعلقة بنقص الخيش معترف بها .

ويعترض محام الطاعنين علي تساؤلات محكمة الاستئناف ويعتبرها إثارة لأمور جديده غير ما تراضي عليه الطرفان . ومخالفة لاقرارتهم فالمطعون ضدهم يقرون بأن الطاعنين هم المستوردون للخيش دون غيرهم كما يقرون بالعجز ولم ينهاضوا علاقة الطاعنين التعاقدية معهم لنقل الخيش وتسليمه للطاعنين .

أتفق الطرفان علي أن النزاع قانوني يتم حسمه بالمرافعات فقط ولذلك ما كان لمحكمة الاستئناف أن تلزم الطرفين بتقديم بينات حول الوقائع .

أما القانون الواجب التطبيق فيطالب محاميا الطاعنين بتطبيق قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م وبالذات المادة ١١/١٣/أ كما فعلت محكمة المديرية ذلك لأن العقد وأن كان قد أبرم خارج

السودان إلا أن تنفيذه تم بالسودان . يضاف إلى ذلك أنه لم يعترض أحد من الطرفين علي تطبيق القانون السوداني كما لم يطلب أحدهما تطبيق قانون آخر .

ويستطرد محاميا الطاعنين بأن أي نص في بوليصة الشحن لا يكون ملزماً إذا جاء مخالفاً للمادة ٣ (٨) من معاهدة بر وكسل لسنة ١٩٢٤م كما أن المادة التي تعفي الناقل من المسئولية لا يعتد بها حيث أن بوليصة الشحن هي عقد إذعان ولذلك يتمسك المحاميان بتطبيق المادتين ١١٨ و ١٢٠ (٤) من قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م وبتطبيق قانون النقل البحري لسنة ١٩٥١م.

ويطلب المحاميان أيضاً عدم الاعتداد بشرط الإعفاء بموجب المادة ١٢٠(ج) حيث أن الشرط قد كتب بطريقة تجعل من الصعب قراءته أو فهمه بقصد تعجيز الطرف الأخر من قراءته أو فهمه ولا يمكن قراءة شرط الإعفاء إلا بمنظار مكبر .

وإذا أجازت المحاكم شروط إعفاء الناقل من المسئولية تكون قد أهدرت الغرض الذي أبرمت من أجله معاهدة بر وكسل لسنة ١٩٢٤م وهو التوازن العادل بين حقوق الشاحن والناقل .

ويضيف محاميا الطاعنين أن الإنذار بالعجز لا ضرورة له بسبب اعتراف المطعون ضدهم بالعجز وأن الدعوى قد رفعت في الفترة التي تحددها اتفاقية بر وكسل لسنة ١٩٢٤م .

ولما كان الغرض من المعاهدات البحرية الدولية هو توحيد القوانين البحرية في كافة أرجاء العالم من هنا جاء التمسك بها وضرورة تطبيقها علي مثل هذه الدعاوى .

وينتهي الطعن بالمطالبة بإلغاء حكم محكمة الاستئناف وتأييد حكم محكمة المديرية أننا نلاحظ في هذه الإجراءات أن المطعـــون ضدهم مع إقرارهم بالعجز لم يتقدموا بأي دفاع من الاستثناءات التي توفرها لهم القوانين البحرية والاتفاقيات الدولية كمبرر قانوني مقبول لنقصان رسالة الخيش موضوع النزاع وأكتفوا بالاعتماد علي شــوط الإعفاء لبوليصة الشحن ولتوضيح ذلك جاء في مؤلف

Carriage of Goods by sea " the ed. Hardy Ivan p 153 " Although goods have been lost or damaged whilst in the custody of the shipowner , he is not necessarily responsible , for his liable try in respect of them may have been excluded by the rules of the common law or by the express terms of the contract or by statute .

Further , even if he is liable , his liability may have been limited by a clause in the contract or by statute , so that the owner of the Cargo will be unable to recover the full amount of the loss"

علي ذلك فأن المدعي عليهم قد اختاروا أن يحصروا دفاعهم فـــي الفقرة الأخيرة أي في تحديد قيمة التعويض وتخلوا عن الدفاع الــذي سيخلي طرفهم تماماً من المسئولية بموجب الفقرة الأولـــي وهـــذه يتطلب اللجؤ إليها إثبات أحد الاستثناءات الواردة في قوانين البحـــار ونذكر منها :

(a) Act of God .
(b) An act of the queens enemies.
(c) Inherent vice in the goods these loess .
(d) The negligence of the owner of the goods.
(e) A general average sacrifice.
(f) Act of war .



أن الدفاع يعتمد علي عدم الإنذار بنقص بالات الخيش وهذا مجرد دفاع شكلي لا معني له طالما كان الدفاع معترفاً بالنقض وبأن التسليم لم يتم بالتطابق لعدد البالات المبين في بوليصة الشحن فالاستشهاد بنصوص البوليصة لا يتم بأخذ بعضها ورفض بعضها . فعدد البالات لا يمكن مناهضته في حين أن المادة ٣١ من الوثيقة هنالك أوجه كثيرة لعدم التقيد بها سيأتي ذكر بعضها .

أن موافقة الدفاع للإدعاء وللمحكمة بالاكتفاء بالمرافعات حول نقطة قانونية واحد قد أضاع عليه فرصة إثبات أي وقائع يعتمد عليها في مثل هذه الأحوال ليثبت عدم مسئوليته عن النقص أو عدم إلزامه بالتعويض كاملاً غير منقوص أن الدفاع الشكلي ربما كان مفيداً للمدعي عليهم لو أن المدعين لم يرفعوا دعواهم في المدة المقررة لها فقد جاء في كتاب.

Carriage of goods by sea P.73 payer & Ivany's " The Carrier is Discharged From all liability of the action is not brought within one year from the date of the delivery of the goods or the date when they should have been delivered."

أن الدفاع أمام محكمة الاستئناف بأن المطعون ضدهم أصدروا أذونات تسليم للطاعنين بكل العدد المرسل إليهم من البالات ولكن وكلاء المعطون ضدهم خلصوا الرسالة بالعجز المدعي به دون إخطار المطعون ضدهم ولو كان المطعون ضدهم جادين في الاعتماد عليه لما قبلوا أن تحسم الدعوى علي نقطة قانونية واحدة دون النظر في الوقائع ودون تمكينهم من تقديم البينات التي تثبت هذا

الإدعاء فهذا إدعاء حول الوقائع ويحضرنا في هذا الصدد ما جـــاء بالمرجع المشار إليه أخيرا ص ٧١ :-

" When there the Carrier has broken his obligation is a question of fact in each case"

ويذكر المؤلف ثلاث عشرة قضية كأمثلة لإثبات أن هذا الإخـــلال يتعلق بالوقائع

" The fact that the goods arrive damaged does not of itself constitute a breach of the carrier's obligation though it may well be in many cases sufficient to raise an inference of a breach of the obligation.

وليس أمام الدفاع أن يدحـــض هـــذا الـــ inference إلا بالبينات التي لم يتقدم بها بسبب تورطه في القبول بإنـــهاء الـــنزاع بالإجابة علي نقطة قانونية واحدة .

ننتقل الآن إلى حكم محكمة الاستئناف والطعن بـــالنقض .
أن مطالبة محكمة الاستئناف بالتنفيذ علي ما تراضي به الطرفان قـد يكون صحيحا في التعاقد (مع التحفظ علي بعض الاستثناءات) ولكن التنفيذ بما جري في محكمة الموضوع من مرافعات وحكم لا يلـــزم محكمة الاستئناف لأن هنالك ما يسمي بالنظام العام ومـــا يســـمي بالإجراءات الواجب اتباعها هذا بجانب ما لمحكمة الاستئناف مـــن سلطات أخري للتدخل في ما حكمت به محكمة الموضوع.

هذا عن حق محكمة الاستئناف في التدخل وهنا يتعين علينـــا أن بين إلى أي مدى كان تدخل محكمة الاستئناف مجديا وصحيحا .
وبخصوص القانون الواجب التطبيق الذي تناوله محكمة الاســـتئناف في النقاط الأولي والثانية من الحيثيات وخلصت إلـــى أن القـــانون

الواجب التطبيق هو قانون الدولة التي وقع فيها العقد فهذا الاستخلاص صحيح حسب قانون المرافعات ولكنه غير صحيح حسب بوليصة الشحن التي (زعم صعوبة قراءتها) تقضى المادة الرابعة منها بأن القانون الذي يخضع له العقد هو قانون الدولة التي يقع فيها المركز الرئيس للشركة الناقلة ويفصل في النزاعات في تلك الدولة أو يفصل فيها في الدولة التي تقع فيها ميناء التسليم بموجب نفس القانون المشار إليه دون غيرهما من جهات الاختصاص في أي دولة أخري والخيار في الحالتين للناقلين .

ولكن بما أن المطعون ضدهم (المدعي عليهم) لم يطالبوا بتطبيق هذه المادة وهي في الواقع تشكل رفعاً مبدئياً كان الواجب عليهم أن أرادوا التمسك به أن يثيروه في أول مرحلة في ردهم علي الدعوى وبما أنهم ،ارتضوا الاحتكام إلى المحاكم السودانية وإلى القوانين السودانية وباشروا الدعوى ومراحل الطعون الأخرى كلها بموجب تلك القوانين فهذا يعتبر تنازل منهم عن الشرط الرابع ببوليصة الشحن ولا يستطيعون التمسك به الآن حسب قواعد الـ (Estoppel) .

أما تساؤل محكمة الاستئناف الثالث والرابع عن الصفة التي يقاضي بها الطاعنون فأن المطعون ضدهم لم ينكروا التزامهم بتسليم الخيش لهم دون سواهم وحتى الكمية موضع العجز فقد ادعوا أنهم سلموها لوكلاء المطعون ضدهم ولم يستنكروا حق الطاعنين في رفع الدعوى ضدهم بل ساروا فيها كمدعي عليهم واعترفوا بالعجز ولكنهم أنكروا المسئولية عنه وهذا كله يوضح صراحة وضمنا أنهم

طرف في عقد بجمعهم بالمطعون ضدهم سواء كـــان الآخـــرون أصلين أو وكلاء لآخرين في مواجهة المطعون ضدهم .

وبالإضافة لذلك فأن تشكك محكمة الاستئناف فـــي صفـــة الطاعنين التعاقدية وتساؤلها عما إذا كانوا موكلين للشاحنين يعتـــبر مجرد تزيد حيث أن الطاعنين كمنتفعين بالرسالة إليهم من الشـــاحنين عن طريق المطعون ضدهم يكتسبون حقاً مباشراً في مواجهة الناقلين (المطعون ضدهم) في المطالبة بالوفاء بالعقد المبرم بين الشـــاحنتين والناقلين وهذا هو حكم المادة ١٢٤ من قانون المعـــاملات المدنيـــة لسنة ١٩٨٤م والمطعون ضدهم أعلنوا بالطعن ولم يردوا .

فحيث أن نقص الخيش معترف به من قبل المطعون ضدهـــم وهم لا يعترضون علي تطبيق القانون الســـوداني ، واتفاقيـــة بـــر وكسل لا تعترف بأي نص يعفي عن مسئوليه الناقلين فـــأن حكـــم محكمة الموضوع قد جاء تطبيقـــاً صحيحـــاً للقـــانون خاصـــة أن الطرفين قد ارتضوا الفصل في دعواهم بناءاً علي الإجابة علي نقطة قانونية واحدة دون الخوص في الوقائع .فلما تقدم من أسباب أمرنـــا ما يلي:-

(١) يلغي حكم محكمة استئناف الإقليم الشرقي ويعاد حكـــم محكمة مديرية البحر الأحمر .

(٢) لا أمر بشأن الرسوم .

الصادق عبد الله
قاضي المحكمة العليـــا
١٥/٨/١٩٩١م

الضو سليمان الضو
قاضي المحكمة العليا
٢٥/٨/١٩٩١م

هاشم محمد أبو القاسم
قاضي المحكمة العليا
٢٥/٨/١٩٩١

الأمـــــر النهائي :-

(١) يلغي حكم محكمة استئناف الإقليم الشرقي ويعاد حكم محكمـــة المديرية البحر الأحمر .

(٢) لا أمر بشأن الرسوم .

هاشم محمد أبو القاسم
قاضي المحكمة العليا
ورئيس الدائرة المدنية

<u>الخرطوم في : ٢٥/٨/١٩٩١م</u>

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة المدنية العامـــة بور تسودان

فيما بين

(١) شركة جميل كبابه وأولاده المحدودة

(٢) الشركة السودانية للاستثمار والمشاريع المحدودة

/ ضد /

الباخرة (Curteadearges)

ق م / ١٧٨ / ١٩٩٧م - ق.م / محالة / ٩٩/٣١/

١٦ / محالة / ١٩٩٩م ق.م / ١٧٧ / ٩٧

القـــــــرار

تتلخص الوقائع كالأتي :-

أنه وفي ٩٨/٦/١٨ بموجب عريضة معدله قـــام المدعـــون شركة جميل كبابه وأولاده المحـــــــدودة برفع الدعوى بواســـــطة محاميهم الأستاذ / صلاح محمد عثمان ضد المدعي عليهم تأسيســـا علي أنه بتاريخ ٩٦/١٠/١٢ شحن المدعون ٦,٣٠٠ طن أسمنت من ميناء لونفكو بالصين علي ظهر البـــاخرة (Curtea.) ، بغـــرض توصيلها إلى ميناء بور تسودان وذلك بموجب بوليصة الشحن رقـم ٩٦ الصادرة في ٩٦/١٠/١٢ وقد تأخرت الباخرة المذكـــورة ولـــم تصل إلى ميناء بور تسودان بشحنتها إلا في ٩٧/٢/٢٢ وقد تضـــور



المدعين من تأخير وصول الباخرة وعدم استلام بضاعة الأسمنت في الوقت المعقول بعد استخراج بوليصة الشحن ضررا مادياً يتمثل في الأتي:-

(١) تدهورت نوعية الأسمنت بحيث فقدت قيمتها التجارية وبلغت قيمة الضرر ٣٦٣٢,٠٦ جنية .

(٢) طرأت زيادة علي أسعار الترحيل بلغت ٢,٥٢٠,٠٠٠ جنية .

ويلتمس المدعون الحكم لهم بجملة تلك المبالغ مع أتعاب محاماة قدرها عشرة مليون جنية مع رسوم الدعوى .

رد الأستاذ / عمر أو نور علي الدعوى المعدلة منكراً شحن المدعين للبضاعة موضوع الدعوى مضيفاً أنها شحنت بواسطة (Charter Tranclyan) وإن استلام المدعين للبضاعة كان وفقاً لقاعدة (CIF) ومنكراً تأخر وصول الباخرة المذكورة ومضيفاً بأنه ليس هنالك عقد أو اتفاق باحضار البضاعة في زمن محدد ومنكراً تسبب أي ضرر المدعين مضيقاً أن الأسمنت بحالة جيدة وإذا تدهورت قيمته فأن ذلك يرجع إلى انتهاء صلاحيته ولا دخل للباخرة فيه وقد جاءت الزيادات قبل تاريخ الشحن وناهض طلبات الإدعاء ملتمسا شطب الدعوى برسومها.

ثم أصر الإدعاء علي دعواه ٠٠ وبعد قامت المحكمة بصياغة الإقرارات ونقاط النزاع وذلك علي النمو الأتي :-

أولاً : الإقرارات :-

لا توجد

ثانياً : نقاط النزاع :-

(أ) أ/ هـل قامت المدعية في ٩٦/١٠/١٢ بشحن المدعـون ٦,٣٠٠ طن أسمنت من ميناء لونفكو بالصـين علي ظـهر البـاخرة (Curteadearges) بغرض توصيلها إلى ميناء بـور تسـودان بموجـب البوليصـة ٩٦ الصـادرة فـي ٩٦/١٠/١٢م (الإدعاء)

(ب) أم أن المدعين لم يقوموا بشحن البضاعة بل شحنت بواسـطة (Charter Tranclyar) وكان رد المدعين بمجرد الاستلام وفقـاً لقاعدة (GIF) (الدفاع)

(٢) إذا كانت الإجـابة علي (١) أ بالإيجـاب فـهل تـأخرت الباخرة ولم تصل إلـى مينـاء بـور تسـودان بشـحنتها إلا فـي ٩٧/٢/٢٢.(إدعاء)

(٣) أ/ إذا كانت الإجابة علي ٢/أ بالإيجاب فهل تسبب ذلك فـي ضرر للمدعين بعدم استلام البضاعة موضوع الدعـوى فـي الوقت المعقول وذلك بتدهور قيمة الأسمنت حيث فقـد قيمتـه التجارية ٣٦٢.٠٦٠,٠٠٠ جنية وطرأت زيادة علـي رسـوم الجمارك قدرها ٣٤,٣٠٠,٠٠٠ جنية وزيادة أسعار الـترحيل قدرها ٢,٥٢٠,٠٠٠ جنية .

ب/ أم أن الأسمنت موضوع الدعوى بحالة جيـــدة وإذا تدهـورت نوعيته فأن ذلك يرجع إلي انتهاء صلاحيته وأن الزيادات في رسـوم الجمارك واسعار الترحيل كانت قبل تاريخ الشحن . (الدفاع)

(٤) ما هو الحكم ؟

(محكمة)

وبطلب محامي الإدعاء وموافقة الدفاع تم ضم الدعوى المقامة مـن الشركة السودانية للاستثمار والمشاريع المحدودة ضد نفس البـاخرة بموجب عريضة معدلة في ٩٧/٦/١٧ ولم تختلف هذه الدعوى عـن الدعوى المقامة من شركة جميل كبابه وأولاده المحدودة إلا في كمية الأسمنت وقدرها ٤,٥٠٠ طن أسمنت وفي الضـرر الـذي تدعيـه المدعيه (الشركة السودانية للاستثمار والمشاريع المحدودة) .

والذي يتمثل في الأتي :-

(أ) تدهور نوعية الأسمنت بحيث فقد قيمته التجارية وبلغت قيمـة الضرر ٢٣٣,٨٦٥,٠٠٠ جنية .

(ب) طرأت زيادة علي رسوم الجمارك علي الأسـمنت قدرهـا ٢٤,٥٠٠,٠٠٠ جنية .

(ج) طرأت زيادة في أسعار الترحيل بلغت ٢,٢٥٠,٠٠٠ جنية .

وتطلب المدعيه الشركة السودانية للاسـتثمار والمشـاريع المحدودة بالحكم لها بجملة تلك المبالغ مع أتعاب محاماة وقدرهـا عشرة مليون جنية مع رسوم الدعوى .

وجاء رد محامي المدعي عليهم (البـاخرة Cautea. De) بنفس رده علي دعوى المدعيـن (شـركة جميـل كبابـه وأولاده المحدودة) وأصر الإدعاء علي دعواه .. وجاء محضر الإقرارات

ونقاط النزاع مشابهاً لمحضر الإقرارات ونقاط النزاع في الدعــوى التي أقامتها المدعيه .. شركة جميل كبابه وأولاده المحــدودة .. واختلفت في نقطة النزاع (٣) أ والتي جاءت في دعوى المدعيـــه .. الشركة السودانية للاستثمار والمشاريع المحدودة والتي جــاءت علي النحو الآتي :-

٣/أ/ إذا كـــانت الإجابة علي ٢/أ بالإيجـــاب فـــهل تضـــررت المدعيه (الشركة السودانية للاستثمار والمشاريع المحدودة) بعـــدم استلام بسبب تدهور البضاعة موضوع الدعوى في الوقت المعقـول وذلك بتدهور قيمة الأسمنت ترتب علي ذلك حيث فقد قيمته التجارية وقدرها ٢٣٣,٨٦٥,٠٠٠ جنية وايضاً طرأت زيادة علـــي رســوم الجمارك علي الأسمنت قدرها ٢٤,٥٠٠,٠٠٠ جنيـــة وزيـــادة فـــي أســـعار الـــترحيل قدرهـــا ٢,٢٥٠,٠٠٠ جنيـــــة. (الإدعاء)

نجد أن القانون الواجب التطبيق هـــو القـــانون البحـــري السوداني لسنة ١٩٦١م قانون نقل البضائع بحراً لسنة ١٩٥١م فـــي المجلد الثالث المادة (٢) وهي القوانين الموضوعية المنطبقة علـــي النزاع في الدعاوي أما من الناحية الإجرائية في هـــذا المحضـــر فأري أن قواعد القانون البحري الدولي الإجرائيـــة هـــي الواجبـــة التطبيق وليس قانون الاجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م وهنالك عـــدة معاهدات أولية صدرت وأصبحت قانوناً واجب التطبيق بعد التصديق عليها بواسطة حكومة السودان ومنها معـــاهدة بروكســـيل ١٩٢٤م ومعاهدة بروكسيل لسندات الشـــحن ١٩٦١م وتعديلاتـــها وأتفاقيـــة هامبورج سنة ١٩٧٨ واتفاقية جنيف ١٩٨٢م واخرها اتفاقية باريس

١٩٩٨م والتي حددت القواعد الاجرائية في الاتفاقيات الدولية والقانون البحري والفقه البحري الدولي . وهي أحدث اتفاقية وأيضا نجد أن المحكمة العليا (السوابق القضائية) قد أخذت بالقواعد الإجرائية العامة للقانون البحري السوداني والاتفاقيات الدولية الصادرة في هذا الصدد وأخرها سابقة الشركة السودانية الإسلامية للتجارة والخدمات ضد أصحاب الباخرة هانوا م ع / ط م/ ٧٩/٢١٧م (تم إقرار الاتفاقيات بواسطة الجمعية العامة للأمم المتحدة وذلك في المؤتمر الدبلوماسي الذي عقد في هامبورج وهذه الاتفاقيات تقوم أساسا على المشروع المقدم من قبل لجنة الأمم المتحدة للقانون البحري الدولي (C – N – V – D – V – I)

نجد أن الدعوى الأخرى بالرقم ١٧٨ /٩٧م الشركة السودانية لمشاريع الاستثمار المحدودة ضد أصحاب الباخرة) (Gate de AGRESاعتبرتها المحكمة (TEST CASE) باعتبار أن سبب الدعوى واحد والبينة وأحده والمطالبة مختلفة ثم بعد ذلك تم تحديد نقاط النزاع في الدعويين وسوف .. يصدر قرار في كل دعوة على حده .. على ضؤ ما صيغ من نقاط نزاع وما سمع من أفادت على النحو الآتي :—

نقطة النزاع الأولي :—

١) هل قامت المدعية شركة جميل كبابه وأولاده المحدودة في ١٢/١٠/١٩٩٦م بشحن عدد ٦,٣٠٠ طن أسمنت من ميناء لونفكو بالصين على ظهر الباخرة (Gate de ÁGRES) بغرض توصيلها ألي ميناء بور تسودان بموجب البوليصة الصادرة في ١٢/١٠/١٩٩٦م .ويقع عبء إثبات هذه النقطة على عاتق الإدعاء

الذي قدم مستندي إدعاء (١) و (٢) وهي عبارة عن بوليصة الشحن ولم يعترض عليها الدفاع ففي مستند إدعاء (١) المرسل إليه هي الشركة المدعية لعدد ٣٣٠٠ طن أسمنت و أن بوليصة الشحن تعطي المستفيد منها حق استلام البضاعة وحق التعويض من هلاكها أو تلفها ولذلك فالبائع إذ ينقل للمشترى سند الشحن وإنما ينقل إليه الحقوق التي يخولها السند ضد الناقل . أما مستند إدعاء (٢) وهي أيضا بوليصة شحن وأن المشترى فيها شركة فدان لعدد ٣,٠٠٠ طن أسمنت على نفس الباخرة وقد قامت شركة فدان بتظهير البوليصة للمدعين (شركة جميل كبابه) والمعروف قانونا أن سند الشحن يمكن تداوله بطريق التظهير ويكون التظهير ناقلا للملكية بحيث يؤدى إلي ملكية البضاعة المظهر إليه وشروط تداول سند الشحن عن طريق التظهير هي التوقيع على ظهر المستند كما أنه من المسلم به أن سند الشحن يعتبر من قبيل الأوراق التجارية وتسرى عليه أحكامها ، إذ يجب أن يكون موضوع الحق الثابت في الورقة التجارية مبلغا من النقود ، ولذلك لا تنطبق قاعدة تضامن الموقعين على الورقة التجارية علي سند الشحن ولذلك فلا يجوز للناقل أو الربان أن يحتج على المظهر إليه بالدفوع التي له قبل الشاحن وذلك تطبيقا لقاعدة التظهير (يطهر السند من الدفوع) وقد أستقر العرف على تطبيق هذه القاعدة ، على سندات الشحن لتيسير تداولها . انظر مؤلف القانون البحري للدكتور محمود سمير الشرقاوى ص٢٤٦ وبما أن شركة فدان قد قامت بتظهير مستند إدعاء (٢) بالتوقيع على ظهر السند والختم بأنه لا مر المدعين وبما أن المدعي عليهم يقرون بأن المدعين هم المستلمين للأسمنت



موضع هذا السند فأن سند الشحن يمثل البضاعة ويعتبر وثيقة لملكيتها ومن ثم فأن نقل هذا السند إلي المدعين يؤدى إلي نقل ملكية البضاعة والحق في تسلمها من ميناء الوصول . وحسب مستندي الشحن إدعاء (١) و (٢) فأن تاريخ الشحن قد تم في ١٢/١٠/١٩٩٦م وأن الأسمنت المشحون بموجب سندي الشحن تبلغ جملته ٦,٣٠٠ بواقع ٣٣,٠٠٠ طن في السند الأول و ٣,٠٠٠ طن في سند الشحن الثاني وأن الشحن قد تم في ميناء لونفكو بالصين على ظهر الباخرة المدعى عليها وأن المدعين هم المستلمين للبضاعة المذكورة وهذا ثابت بإقرار المدعي عليهم وأن ما دفع به ممثل المدعى عليهم بأنه لا توجد علاقة بين المدعين والمدعى عليه بسبب أنهم لم يدفعوا نولون الباخرة ويؤدى هذا إلي عدم وجود علاقة تعاقدية تربط بينهما وبالتالي ترتيب الحقوق والالتزامات فهذا القول مردود عليه بإن سند الشحن يحرر أصلا بين الشاحن والناقل أو الربان كدليل على استلام الأخير للبضاعة المشحونة ولم ينشأ سند الشحن أصلا ليكون أداة لإثبات عقد النقل وإنما ليكون أداة لإثبات عملية شحن البضاعة أما المرسل إليه فأنه متى كان شخصا غير الشاحن أو وكيله لا يعتبر طرفا في سند الشحن وبالتالي فأن المرسل إليه يعتبر من الغير بالنسبة لسند الشحن وعقد النقل وأن حق المدعين المرسل إليهم في البضاعة ينشأ بسبب أن المدعين منذ حيازتهم لبوليصة الشحن يعتبروا مالكين للبضاعة المشحونة والأصل أن الشاحن هو الملتزم بالأجرة في مواجهة الناقل إلا إذا ظهر أن هناك اتفاق على خلاف ذلك وان الشحن والبيع الذي تم بموجب البوليصة كان على نظام (CIF) وهو يعنى أن الثمن يشمل قيمة

النولون إلي ميناء الوصول وبالتالي فقد ثبت بالبينـــة أن المدعيـه (شركة جميل كبابه) قد قامت بشحن عدد ٦,٣٠٠ طن أسمنت على الباخرة المدعى عليها بتاريخ ١٩٩٦/٣/٢م بغرض توصيلـها إلــي بور تسودان وذلك حسب سندي الشحن مستند إدعاء (١) و (٢)

أم الشق الثاني من نقطة النزاع الأولي والذي جاء فيه أم أن المدعين لم يشحنوا البضاعة بل شحنت بواسطة (Cautea) وإنمـــا المدعين مستلمين وفقا لقاعدة (CIF) ويقع عبء الإثبات علـــى الدفاع وبالنظر في المستندات المقدمة أمامنا ومــع مناقشـــة الأدلـــة الواردة في النقطة (١) (أ) يتضح أن الشحن قــد تـم بموجـب بوالص الشحن المقدمة كمستندات إدعاء (١) و (٢) ولم نجد أي جهة أخري قد قامت بالشحن وبإقرار المدعى عليهم بأن المدعيـــن مستلمين للبضاعة يتأكد لنا علاقة المدعين بالدعوى على أساس أنهم مستلمين وبأن لهم الحق في مقاضاة الناقل المدعى عليهم عـــن أى تلف أو هلاك أو تأخير لوصول البضاعة في الميعاد المحدد _ أمـــا الحديث عن أن البيع كان بشرط (CIF) وهو يعنـــي أن الثمـــن يشمل قيمة البضاعة التأمين عليها وأجرة النقل إلي ميناء الوصـــول ولم يقدم المدعى عليهم ما يفيد بأن هنـــاك مســـتند يتعلـــق بتـــامين البضاعة ونوع التأمين عليها وخلاصة القول فأن المدعى عليهم لـــم يقدموا ما يفيد بتامين البضاعة وأن المدعين قد تقاضوا تعويضا عـــن أي خسائر ، وأما الإشارة إلي هناك دعوى من شركة التأمين فـــأن ذلك لم يكن محل نظر في هذه الدعوى ولم يتم ضـــم ملـــف تلـــك الدعوى حتى يمكن الاستناد إلي ما ورد فيها وعليه فأن الدفاع قـــد فشل في حسم هذه النقطة لصالحه .

نقطة النزاع الثانية :ـ

إذا كانت الإجابة على (١) أ بالإيجاب فهل تأخرت الباخرة ولم تصل بشحنتها إلا في ١٩٩٧/٢/٢٢م .

أم أنه ليس هناك عقد اتفاقي لإحضار البضاعة فـــي زمـــن محدد . وبالنظر للبينات والأدلة المقدمـــة أمامنـــا فالثـــابت حســـب بوالـــــص الشحن المقدمة كمستندات إدعـــاء (١) و (٢) أن شحن البضاعة قد تم بتـــــــاريخ ١٩٩٦/١٠/١٢م كما أن مستند إدعاء (٤) وهو عبارة عن كشف حقـــائق (Statement Of Fact) به توقيع المدعيه والمدعى عليهم ويوضح هذا المســـتند أن وصول الباخرة إلي بـــور تســـودان كـــان بتـــاريخ ١٩٩٧/٢/٢٠م ودخولها للمربط بتاريخ ١٩٩٧/٢/٢٢م . ولا يوجد أي تاريخ أخـــر يدعى المدعى عليهم أن الباخرة قد وصلت فيـــه الثـــابت أيضـــا أن المدعيه لم يقدموا ما يفيد أن هناك اتفاق على ميعاد محدد لوصـــول الباخرة والمعروف قانونا وعرفا أن الناقل يعتبر قد تأخر في تســـليم البضاعة إذا لم يسلم البضائع في الميعاد المتفق عليه أو في الميعـــاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة وهـــذا المبـــدأ قررته المادة (٢) من قواعد هامبورج لسنة ٧٨م لنقـــل البضـــائع بحراً والتي قررت على أنه يقع التأخير في التسليم عندما لا تســـلم البضاعة من التفريغ المنصوص عليه في عقد النقل البحـــري فـــي حدود الوقت المتفق عليه صراحة أو في حالة عدم وجود هذا الاتفاق في حدود الوقت المعقول الذي يطلب من ناقل نفط والســـؤال الـــذي يثور ما هو الوقت المعقول لوصول الباخرة مـــن مينـــاء لونفكـــو

بالصين إلي ميناء بور تسودان بالنظر إلي إفادة شاهد الإدعاء الرابع ص ٧٧ من المحضر وهو شاهد خبره يعمل بحارا منذ عـــام ٧٤ أفاد بأن المسافة بين ميناء لونفكو وميناء بور تسودان تبلـــغ ٦٥٤٠ ميل بحري وان زمن وصول الباخرة يقرر حسب ســـرعتها ، وان متوسط سرعة البواخر (Gargo) كالباخرة المدعى عليها يــتراوح بين ١٣ – ١٣,٥ – ١٤ عقده في الساعة وبالتـــالي فــأن رحلــة الباخرة تستغرق تقريبا ٢٠ يوما بنقصان أو زيادة يوميــن اعتمــادا على الأحوال الجوية وهي البينة الوحيدة المقدمة في تحديد الوقـــت المعقول لوصول الباخرة تطمئن المحكمة فـــي الاعتمــاد عليــها والركون إليها طالما لم يقدم الدفاع بينة مناهضة لها وعليـــه فــإن وصول الباخرة بعد أكثر من أربعه أشهر لرحلة لا تستغرق اثنـــان وعشرون يوما يعتبر تأخيرا في تسليم البضائع محل عقد النقل فـــي الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في الظروف المماثلة وعلـــى الرغم من ذلك فأن الناقل لا يسأل عن التأخير في تسليم البضـــائع ، إذا كان التأخير راجعا إلي سبب خارج عن إرادته واستطاع أن يثبت ذلك بالإضافة إلي قدرته على إثبات قيامه أو مـــن يمثله ببذل كافة الجهود واتخـــاذ التدابير لمحاولة منع التأخير (أنظر مؤلف أحمــد غنيم سند الشحن البحـــري في إطـــار الاعتمـــادات المســتندية ص٢٦) وقد عرف د . على جمال الدين عوض في مؤلفة القانون البحري ص٣١٥ التزام الناقل بأنه التزام بتحقيق نتيجة معينة هـــي توصيل البضاعة بحالتها إلي المكان المتفـــق عليـــه فـــي الموعــد المضروب وتسليمها فإذا قصر في هذه النتيجة أعتبر مخلا بالتزامــه ولا يكفيه أن يثبت أن عدم تحقق النتيجة لا يرجع إلي فعله بل إلـــي



سبب أجنبي عنه ولا يلزم الناقل هنا إلا بتعويض الضرر المتوقع)
ولم نجد في البيئة المقدمة ما يشير إلى تمسك المدعى عليهم بالدفوع
التي تعفي الناقل من المسئولية والمنصوص عليها في المادة (٤)
لمعاهدة بر وكسل المتعلقة بالقواعد الخاصة بسندات الشحن والموقع
عليها في بر وكسل ١٩٢٤م ولم يثبت أمامنا أن تأخير وصول
الباخرة كان بسبب لايد للمدعي عليهم فيه وتأخير الباخرة المدعي
عليها كان بسبب الحجز عليها قضائياً في سنغافورة وهو سبب يرجع
إلى فعل المدعي عليهم وليس بسبب أجنبي عنهم كما أن المدعي
عليهم لم يثبت أنهم اتخذوا التدابير اللازمة لمحاولة منع التأخير كان
يتم نقل البضاعة علي سفينة أخرى لنقل البضاعة إلى ميناء الوصول
.. ونخلص من ذلك إلى أن الناقل أو المدعي عليهم مسئولين
مسئولية تامة عن الأضرار المتعلقة بتأخير الباخرة .

نقطة النزاع الثانية :-

هل تضرر المدعين من تأخر وصول الباخرة وعدم استلام
الأسمنت في الوقت المعقول بعد استخراج بوليصة الشحن مما أدي
إلي تدهور قيمة الأسمنت حيث فقد قيمته التجارية وذلك يقدر بمبلغ
٣٦٢,٠٦٠,٠٠٠ جنية وطرأت زيادة علي رسوم الجمارك قدرها
٣٤,٣٠٠,٠٠٠جنية وزيادة في أسعار الترحيل قدرها ٢,٥٢٠,٠٠٠
جنية أم إن الأسمنت بحالة جيدة وإذا تدهورت نوعيته فإن ذلك يرجع
إلى انتهاء صلاحيته وإن الزيادات في رسوم الجمارك واسعار
الترحيل كانت قبل تاريخ الشحن . وبالنظر إلى مستندات فحص
وكشف البضاعة يتضح إن البضاعة عند شحنها في ميناء لو نفكر



بالصين قد تم التوقيع علي بوالص الشحن بها (Clean-on Board) بالإضافة إلى أن مستند إدعاء (٥)(١٧٨) الصادر في (Control union) بتاريخ ٩٦/١٠/١٠ وحتى ٩٦/١٠/١٢ بأن الأسمنت بورتلاند صيني عادى درجة (525R) وهو مطابق للمواصفات العالمية وهذا ما أكده شاهد الدفاع الأول ص ١٠٧ بأن الأسمنت في مستند إدعاء (٥) مطابق للمواصفات العالمية بينما الأسمنت الموجود في مستند إدعاء (٦) فيه نسبة المواد غير الذائبة بمقارنتها بالمواصفات العالمية بها زيادة والفقد عند الحرق به زيادة أيضا وكل ذلك من العوامل المؤثرة في خاصية الأسمنت علما بأن التحليل الوارد في مستند إدعاء (٦) ب قد تم تحليله بعد وصول الباخرة إلى ميناء بور تسودان بتاريخ ١٩٩٧/٣/١٧م وهي صادره أيضا من شركة كونزول يونين وتوضح بأن الأسمنت درجة (5 25R) يكون صالحا لمدة ثلاثة أشهر ثم يتحول إلى درجة (524R) الذي يحتفظ بهذه الدرجة لمدة شهر فقط ويتحول بعدها إلى درجة (R 523) ثم يتحول بعد شهر أيضا إلى درجة (522R) والذي يصبح فيه لا قيمة له ٠ وهذا التحليل يتفق مع ما جاء في مستند إدعاء (٧) والصادر من قبل قوردون (Vine Gordon) بتاريخ ٩٦/١٢/٥ بتحليل الأسمنت في ميناء سنغافورة وتوصلت إلى النتيجة الوزردة في مستند إدعاء (٦/ب) وقد جاء في ص ٣ من مستند إدعاء (٧) بأنه عند وصول الباخرة ستتغير خواص الأسمنت لتصبح (524R) وهذا ما جاء في مستند إدعاء (٦/ب) وقد أوضح ممثل شركة كونزول يونين كيفيه أخذ العينات من الأسمنت لإرسالها للفحص وإن تغيير خواص الأسمنت جاءت نتيجة لطول فترة الترحيل والشحن



علي ظهر الباخرة (مستند إدعاء (٦/أ) وبالتالي فقد تدهورت قيمة الأسمنت نتيجة لتأخير الباخرة المدعي عليها (فهل كلف ذلك مبلغ (٣٦٢,٠٦٠,٠٠٠ جنية) .

وبالإطلاع علي مستندات الإدعاء المقدمة نجد إن المدعين قد تعاقدوا بموجب مستند إدعاء (٨) علي بيع الأسمنت موضوع الدعوى بواقع (٢٤٥,٠٠٠) للطن المتري وحسب مستندات الإدعاء (٩ أ(ب د) و (هـ) وهي عبارة عن فواتير بيع الأسمنت بواقع (٢١٥,٠٠٠) للطن . وقد أثبتت قضية الإدعاء علي تحديد أسعار مختلفة للأسمنت فلم يثبت من واقع البينة أو مستندات الدفاع أن سعر الأسمنت المشابه للأسمنت موضوع الدعوى قد كانت مختلفة عما جاء في مستند إدعاء (٩) وبالنسبة لرسوم الجمارك فقد ثبت من بينة شاهد الإدعاء السابع بتأكيد حدوث زيادات في رسوم الجمارك وإن سداد الرسوم الجمركية يتم وقت استلام البضاعة وإن ما تم سداده للرسوم الجمركي ثابت بموجب مستندي إدعاء (١٠) و (١١) كما أنه قد ثبت إن فئات الترحيل قد تم تعديلها حسب الكشف الصادر من جمعية بور تسودان للنقل والترحيل مستند إدعاء (٢/أ) لتكون حسب ما جاء بمستند ١٢(ب) منذ بداية العام ١٩٩٧م أما فئات التخزين والتي طرأ عليها تعديل في تلك الفترة وتم تقديم مستندي إدعاء ١٣(أ/ب و ١٤) فلم تكن من ضمن الطلبات الموجودة في عريضة الدعوى واستنادا إلى مبدأ إلا حكم إلا بطلبات فنرى استبعادها من جملة المبلغ المطلوب ونقرر الحكم للمدعين (شركة جميل كبابه وأولاده المحدودة) بالأضرار التي لحقت بهم من جراء تأخير وصول الباخرة في الميعاد المعقول والبالغ قدرها



(٣٩٨,٨٨٠,٠٠٠ جنية) والحكم للمدعين (الشركة السودانية لمشاريع الاستثمار المحدودة) بمبلغ (٨٣٦,٧٥٠,٠٠٠ جنيــــة) عــن تلــك الأضرار ونقرر الحكم بأتعاب محاماة قدرها أثنين مليـــون جنيــة وذلك لن أتعاب المحاماة الاتفاقية بين الخصم ومحامية غير ملزمـــة بما فيها وذلك استنادا لما جاء في سابقة بور أكشن أكورد ضد أمين حسنى المجلة ١٩٩٢ م ص ٣٣٣

وعليه نقرر إصدار الأمر الأتي :-

(١) يدفع المدعي عليهم للمدعين (شـــركة جميــل كبايــه وأولاده المحدودة مبلغ وقدرها ٣٩٨,٨٨٠,٠٠٠ جنية سوداني) .

(٢) يدفع المدعي عليهم للمدعين (الشـــركة الســودانية لمشــاريع الاستثمار المحدودة مبلغ ٨٣٦,٧٥٠,٠٠٠ جنية سوداني) .

(٣) يتحمل المدعي عليهم الرسوم والأتعاب البالغ قدرهـــا أثنيــن مليون جنية) .

مرتضي الصديق الحسن
قاضي المحكمة العامة المدنية
بور تسودان

المستأنف / أصحاب الباخرة ميرميد

/ ضد /

المستأنف ضده / المشاريع المتضامنة لما وراء البحار

م أ / أ س م / ١٨٠ /١٩٩٥م

المبادئ

١. وفقاً لاتفاقية بر وكسل ١٩٢٤م والبرتوكول المعدل في ١٩٦٨م علي الناقل أن يبذل العناية والدقة في القيام بشحن البضائع المنقولة ويبذل في سبيل حفظها والعناية بها الطرق المعتادة والمعقولة والمناسبة لنوع البضاعة .
٢. العجز في البضاعة المشحونة وتأخير وصولها في الموعد المتفق عليه مبرر للمطالبة بالتعويض .
٣. التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيق نتيجة وهي نقل البضاعة سالمة كاملة من ميناء الشحن وتوصيلها في الميعاد المحدد إلى ميناء الوصول .
٤. إذا لم يشر سند الشحن إلى وجود عيوب في البضاعة المشحونة فيفترض أن الناقل أستلم هذه البضاعة والكمية بحالة جيدة وعليه تسليمها في ميناء الوصول بحالة جيدة .
٥. علي الناقل إثبات أن التلف الذي لحق بالبضاعة بسبب أجنبي عنه وإلا لزمه التعويض .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / جار النبي قسم السيد رئيساً
السيد / محمد صالح محمد عضواً
السيد / زين العابدين إبراهيم عضواً

المستأنف / أصحاب الباخرة ميرميد

/ ضد /

المستأنف ضده / المشاريع المتضامنة لما وراء البحار

م أ / أ س م / ١٨٠ /١٩٩٥م

المذكـــــــرة

الدعوى نمرة ق م/١٤٦٣/٩٣ أقامتها المستأنفة المشاريع المتضامنة لما وراء البحار المحدودة / ضد / المستـــأنفين أصحـــاب البـــاخرة ميرميد (١) تأسيساً علي أن المستأنف ضدهم تعاقدوا مـــع البـــاخرة المذكورة علي نقل ٢٥٠٠ طن متري من الجير المعطفى (هيدريت) (2500 MT.Hgdrated) مـــن مينـــاء رأس الخيمـــة بدولـــة الإمـــارات العربية إلى ميناء بور تسودان وأشياء أخري عبـــارة

عن عربة تايوتا مود يل ٩٣ جديدة وعربة ميتسوبيشي كنتر مود يل ١٩٩٣م جديدة وحاوية تحتوى علي أثاثات مكتبية و أثاثات استراحة وأدوات مطبخ وأدوات كهربية وخلاط خرسانة وتم الشـــحن فـــي ١٩٩٣/٤/٢١م علي أن تصل البضاعة لميناء بور تسودان في موعد أقصاه نهاية يونيو ١٩٩٣م غير أن الباخرة المذكورة تـــأخرت فـــي التسليم ووصلت ميناء بور تسودان في ١٩٩٣/١٠/٢٣ ونتج عــــن ذلك خسارة تمثلت في الآتي :-

(١) تلف البضاعة جير هيدريت ولم يصلح تجاريا وتبلـــغ قيمتـــه ٤٩٠,٠٠٠ ألف دولار أمريكي .

(٢) قام المدعون بشراء كمية إضافية من الجير لإسعاف الموقـف وشحنت ١٣٠٠ طن جير أخري لتخفيف الضرر النــاجم عــن تأخير الباخرة علي ظهر باخرة أخري حمولتها ٣٣١٢ طــن متري ودفع مقابل ذلك ٨٨ ألف دولار .

(٣) نتج عن تأخير وصول السفينة المدعي عليها أن تأخر افتتــاح مصنع جوالات البلاستيك المزمع افتتاحه عن موعده بأربعــة أشهر وسبب ذلك خسارة بلغت ٣٦٠,٠٠٠ ألف دولار أمريكـي وبناء عليه جاءت المطالبة بإلزام الباخرة المستأنفة بسداد مبلـغ ٢٣٨,٠٠٠ دولار أمريكي زائـــدا رســوم الدعــوى وأتعــاب المحاماة الاتفاقية البالغ قدرها ٤١,٠٠٠ ألف دولار أمريكي .

ومن واقع الرد علي الدعوى اتضح أنها منازعـــة وتمــت صياغة الإقرارات ونقاط النزاع كما يلي :-

(١) الإقرارات :-

(١) في ٩٣/٤/٢٦ شحن المدعون ٢٥٠٠ طن هيدريـــت تركيــب مصنع من ميناء رأس الخيمة علي ظهر الباخرة ميرميد(١) وذلــك لتوصيلها لميناء بور تسودان .

(٢) المدعي عليهم هم أصحاب البـــاخرة مـــيرميد (١) ووصلــت الباخرة ميناء بور تسودان في ١٩٩٣/١٠/٢٣م .

(٣) تلف من الشحنة ٤٥ طن جبر .

نقاط النزاع

(١) هل كان الاتفاق يقضي بأن تصل الشحنة المذكورة أعلاه فـــي موعد أقصاه نهاية يونيو ١٩٩٣م باعتبار أن تاريخ التسليم كان شرطا أساسيا لعقد النقل . (الإدعاء)

(٢) أم أن تاريخ التسليم لم يكن شرطا أساسيا في عقد النقـــل وإن الباخرة لم تكن مستأجرة للمدعين وحدهم وإنما كـــانت تحمـــل شحن أخرى تم تفريغها في مواني أخرى وقد أخطـــر وكـــلاء الباخرة المدعين بذلك بابوظبي بتاريخ ١٩٩٣/٦/١٠م .

(٣) هل نتج عن تأخير وصول الباخرة ميرميد (١) بمينـــاء بـــور تسودان أن فسدت ٤٥ طن جبر من الكمية المشحونة وقيمتـــها ٧٨٧٥ دولار أمريكي وقام المدعون بشحن ١٣٠٠ طن أخـــرى لتخفيف الضرر الذي لحق بهم من جراء التأخير وتم نقل الكمية المذكورة علي متن باخرة أخـــرى أجرتـــها ٨٨,٠٠٠ دولار أمريكي .

وأدى ذلك إلى تأخير افتتاح مصنع البلاستيك مـــدة أربعـــة أشهر عن تاريخ افتتاحه وتكبد المدعون خســـارة قدرهـــا ٣٦٠.٠٠٠ دولار أمريكي . (الإدعاء)

ب أ م أن الـــ ٤٥ طن التي فسدت من الشحنة كانت فـــي الطبقـــة السفلي من شحنه الجير . وفسدت نتيجة لابتلالـــها بالمـــاء نتيجـــة للتمايل الشديد للباخرة وفقدان توازنها بسبب العواصـــف البحريـــة الشديدة وسوء الأحوال الجوية أثناء الرحلة البحرية وأن الكمية التـــي فسدت لا تخص المدعين وإنما تخص شركة إنتاج السكر الســـودانية وليـــس لـــها علاقـــة بمصنـــع البلاســـتيك.

(مدعي عليهم)

(٣) بم تقضي المحكمـــة

(محكمة)

وعلي ضوء نقاط النزاع الموضحة بعالية قـــدم كـــل مـــن الإدعاء والدفاع قضيته ومرافعـــات الختاميـــة وترجـــح لمحكمـــة الموضوع نجاح الإدعاء في إثبات دعواه وصدر الحكـــم لصـــالح الادعاء وهو يقضي .

(١) أن يدفع المدعي عليهم للمدعين مبلغ ٧٨٧٥ دولار أمريكـــي قيمة الشحنة الفاسدة .

(٢) يدفع المدعي عليهم للمدعيـــن مبلـــغ ١٢٠,٠٠٠ ألـــف دولار أمريكي قيمة استئجار الباخرة ميرا كاملا .

(٣) يدفع المدعي عليهم للمدعين مبلـــغ ٤٩,٨٠٠ دولار أمريكـــي عبارة عن أجور العاملين بمصنع السكر .

(٤) يتحمل المدعي عليهم رسوم الدعوى وأتعاب المحاماة الاتفاقية.

الأستاذ/ محمد يوسف المحامي نيابة عن أصحاب البـــاخرة ميرميد (١) يتقدم إلينا باستئناف ضد الحكم المذكور قررنا قبوله من حيث الشكل لتقديمه في الموعد المحدد ثم تقدم إلينا الأستاذ المذكور بطلب لاحق لإعفائه من الرسوم جزئياً اســتناداً لنــص المــادة ٢٢ مقرؤة مع المادة ١٤ من لائحة الرسوم وجدول ورســوم المحــاكم لسنة ١٩٩٤م باعتبار أن الحكم يعتقد أنه ينطـــوي علـــي أخطـــاء ومخالفة للقانون أدت إلى ارتفاع إلمبالغ المحكوم بها مما أدي إلـــى ارتفاع الرسوم خاصة وأن الشركة المالكة للسفينة قد تمت تصفيتـــها وتم بيع السفينة خردة وكنا قد قررنا إعفاء المستأنف ضدهم من سداد فرق الرسوم لاعتقادنا بأن هنالك أخطاء قد واكبت الحكم .

أما بالنسبة لسبب الاستئناف فأن الأستاذ مقدم الطلب حـــدد أسبابه في الآتي :-

(١) إن محكمة الموضوع أخطأت عندما اعتمدت علي قبول مستند الإدعاء ١٩ وقد تم الاعتراض عليه في مرافعة الدفاع الختاميـة باعتبار أن هذا المستند يشتمل علي مرتبات العاملين بمصنـــع البلاستيك والبالغ قدرها ٤٩,٨٠٠ دولار أمريكي وهو مســتند صادر من المدعية ولمصلحتها وهو مستند مختلق .

(٢) أخطأت محكمة الموضوع بالحكم بكل المبلغ الـــذي دفعتـــه الشركة كأتعاب محاماة اتفاقية باعتبار إن هذه الأتعاب الاتفاقيـة غير ملزمة للطرف الآخر .

(٣)الأستاذ مقدم الطلب يرى إن موكليه غير ملزميـــن بـــالتعويض وأنهم غير مسئولين عن تأخير البضاعة ونفي وجـــود ضـــرر



حال أصحاب الشركة فذكر بأنة أمر شخصي تقـــدره الشـــركة المذكورة

ثم أردف الأستاذ مذكرة إضافية نعي فيها علي إلزام موكليـه بدفع قيمة البضاعة التالفة باعتبار أن كمية الجير التالفـــة خاصـــة بشركة السكر السودانية وهي لم تطالب بها وأضاف بأن سبب التلف يرجع لأسباب قاهرة بسبب العواصف والرياح البحرية الشديدة ممـا جعل المياه تتسرب من أعلى السفينة وتستقر في أسفلها وذلك بنــاء علي أفاده القبطان وما أثبت في الـــ Log Book .

مستند دفاع ٤ ومستند دفاع ٣ وهو إبلاغ القبطان بتلـــك المخاطر لأول ميناء وصل إليه وهو ميناء مصوع .

(٤)الحكم بالتعويض جاء بأكثر مما طولب به حيث كانت المطالبـة بالتعويض في حدود مبلغ ٨٨,٠٠٠ ألف دولار أمريكي وهــــو المبلغ الذي أقر به وكيل المدعين وما جاء بالمستند وهو مبلـــغ ١٢٠,٠٠٠ ألف دولار وذلك مما يجعل التضارب ظاهراً فـــي البينة المقدمة علاوة علي ذلك فأنه يري أن الإدعاء لم يثبت أن هنالك ضرراً مادياً حالاً قد لحق بهم وأن أقوال وكيل المدعيــن لا تعتبر بينة وأن الوكيل لا يعد شاهداً بالمعنى الوارد في قانون الإثبات مما يجعل المستند ضعيفاً . ثم أضاف بأن المدعين لـــم يثبتوا نوع أو حجم الضرر الذي لحق بهم أو الذي سيلحق بـــهم نتيجة لتأخير وصول شحنة الجير الهيدروجيني ممـــا جعلـــهم يستأجرون الباخرة ميرا لإسعاف الموقف وللمحافظة علي سمعة الشركة بتوصيل شحنة الجير لشركة السكر ويرى الأستاذ أن الضرر لم يكن حالا وأن التعويض يقدر أو يفـــرض للضــــرر



الحال وأضاف بأن العقد المبرم ما بين المستأنفين وشركة السكر هو توريد ٢٥٠٠ طن جير حسب مستند الإدعاء رقم ٢٠ وقد جاء خاليا من أي شرط زمني يلتزم خلاله المدعين بتوصيل الشحنة المذكورة وجاء العقد خاليا من ذلك إلا أنه أورد في البند ٢ أن أمر التسليم والسعر يحتكم فيه إلى بنود العطاء نفسه وبما أن العطاء لم يتقدم به الإدعاء كمستند تكميلي العقد التوريد فأن ذلك يعد فشلا في إثبات التاريخ المتفق فيه علي وصول شحنه الجير .

وبالنظر للحكم بمرتبات العاملين بالشركة المدعية في حدود ٤٩,٨٠٠ دولار فأن الأستاذ يري بأنه لم يقدم أي دليل علي هذا المبلغ سوى شهادة صادرة من الشركة المدعية ومستند الإدعاء ١٩ وأن محكمة الموضوع لم تتطرق لذلك بينما لا يوجد أي دليل علي أن العاملين استلموا بالفعل تلك المبالغ لم يحدد وكيل المدعين حتى عدد العاملين بالشركة وبالتالي لا يمكن التعديل علي شهادة الشركة المدعية انفسها وطالب بإلغاء الأمر بدفع المبلغ المذكور .

وبالنسبة لأتعاب المحاماة فأن الأستاذ مقدم الطلب يري أن موكليه غير ملزمين بسداد الأتعاب الاتفاقية بين محامي المدعين وإنما يجب علي محكمة الموضوع أن تقوم بتقدير تلك الأتعاب دون التقيد بكرم المدعين مع وكيلهم وخلص في نهاية طلبه للمطالبة بإلغاء الحكم وشطب الدعوى وإلزام المدعين برسوم الاستئناف قررنا إعلان العريضة .

وجاء الرد عليها من الأستاذ صلاح محمد عثمان المحامي مؤكد بأن موكليه تعاقدوا مع ملاك الباخرة ميراميد (١) علي شحن



عدد ٢٥٠٠ طن جير هايتريتد وفقدان تركيب مصنع من ميناء رأس الخيمة في ١٩٩٣/٤/٢٦م وكان الاتفاق يقضى بأن تصل الشحنة في ١٩٩٣/١٠/٢٣م ونتج عن هذا التأخير أن فسدت عدد ٤٥ طن جير تبلغ قيمتها ٧٨٧٥ دولار أمريكي وتسبب تأخير افتتاح المصنع في تكبد خسارة بلغت ٣٦,٠٠٠ دولار أمريكي وتم استرداد كمية من الجير بصفة عاجلة لإسعاف الموقف وتم نقلها علي ظهر باخرة أخرى دفع فيها نولون قيمته ٨٨,٠٠٠ دولار وتأخر بسبب ذلك افتتاح مصنع جوالات البلاستيك وسبب خسارة بلغت ٣٦,٠٠٠ دولار أمريكي لصالح موكليه جاء صحيحا ومتمشيا مع القانون .

ويري الأستاذ بالنسبة لموضوع التأخير أن اتفاقية هامبورج لسنة ١٩٨٧م نصت على أن الناقل مسئول عن الضرر الذي ينشأ عن هلاك البضاعة وعلي ما يلحقها من تلف وكذلك التأخير في التسليم وأن الشاحن إذا تأخر عن تسليم البضاعة من ميناء التفريغ يستدعي مساءلتة وإن تأخير التسليم كان لستين يوما ويظهر هنا من بوليصة الشحن لأنها حررت في ١٩٩٣/٤/٢٦م مما يعني أن البضاعة شحنت فعلا في التاريخ المذكور وأن مستند الإدعاء رقم ٦ وهو عبارة عن فاكس صادر من وكالة ريمس للملاحة .(Ream Shipping Agency) وهذا الفاكس يوضح أن البضاعة شحنت فعلا علي ظهر السفينة بتاريخ ١٩٩٣/٤/١٠م وإن الباخرة غادرت من رأس الخيمة إلى بور تسودان ويتوقع وصولها بور تسودان في يومي ٢٥ أو ٢٨ أغسطس ١٩٩٣م ونسبة للتأخير قام المستأنف ضدهم باستعجال مفاده إن البضاعة لم تصل في الموعد المحدد في الفاكس السابق



مستند إدعاء ٦ وجاء الرد علي ذلك مـن المسـتأنفين ومفـاده إن الباخرة غادرت الشارقة في ١٩٩٣/٦/٦م وسوف تصل بور تسودان في أواخر يونيو ١٩٩٣م ولم تصل الباخرة أيضـا فـي التـاريخ المذكور وظلت الاستعجالات متتابعة وتم الـرد مـن المسـتأنفين وأفادوا بأن تأخر السفينة كان بسبب الرياح وسـوف تصـل فـي ١٩٩٣/٧/٨م غير أن الباخرة لم تصـل إلا فـي ١٩٩٣/١٠/٢٣م وبناء عليه ذهب الأستاذ صلاح إلى أن شروط تسليم البضاعة فـي نهاية ١٩٩٣/٦م كان شرطا أساسيا في ضوء الأسباب التي أوردهـا وأن الدفوع الوارد في سبب تأخير التسليم لا يمكن أن تكون سـببا لإعفاء الناقل من مسئولية التأخير وفقا لما نصـت عليـه اتفاقيـة هامبورج .

ثم يضيف الأستاذ محامي المستأنف ضدهم قائلا بأن الشاحن حسب بوليصة الشحن ٤ هو المشاريع المتضامنة لما وراء البحـار والمستلم شركة إنتاج السكر السودانية وبما أن المستأنف ضدهم هم الشاحنون للبضاعة محل التلف ٤٥ طن جير فبالتالي هم الذين يحـق له المقاضاة بالنسبة لدعوى التلف واستشهد بمـا ورد فـي كتـاب (Marine Cargo Claims P.59) وترتيبا علي ذلك يري أن رفع الدعوى بواسطة الشاحن كان صائبا .

أما بالنسبة لمسألة القوة القاهرة فأن ما جاء علـي لسـان شاهد الإدعاء الثاني لواء بحري كنني إسماعيل الذي أكد بأن فـترة إقلاع السفينة من أبريل حتى مايو لا توجد بها رياح غير متوقعـة فضلا عن أن كل المعلومات البحرية تكون متوفرة وإن ماء البحر قد يتوقع أن يدخل إلى العنابر ذلك لأن العنابر يجب أن تكون مبطنـة

بمشمع وبها بلاستيك في فتحات العنابر يمنع تسرب أي مــاء إلــى داخلها لذلك أن تسرب الماء داخل العنابر يعد إخلالا واضحا فــي نظام السفينة وإهمالا من جانب ملاك السفينة وإن أي مخاطر تكــون قد قابلت السفينة كان يجب أن تثبتها هيئة ميناء مصوع باعتباره أول ميناء وصلته السفينة وليست بور تسودان مما يدل علي أن الكــابتن أراد أن يصنع دليلا .

وبالنسبة للحصة الإسعافية كان بوليصة الشــحن رقــم ٩٣/١٠٨٥ توضح ذلك وإن مستند الإدعاء ٤ يوضح أن المدعين قاموا بشــحن ١٣٠٠ طن جير علي ظهر الباخرة ميرا من رأس الخيمة إلى بــور تسودان بتاريخ ٩٣/٨/١٢م والمستند المذكور يوضح أن هذه الشحنة بمبلغ ١٢٠,٠٠٠ دولار أمريكي م إدعاء ١٣ وأنه لــو لا هــذه الشحنة لما تمكن الطرف المستفيد من الشحنة من الوفاء بالتزامـــه نحو تنفيذ العقد المتعلق بعمل مصنع السكر . ثم أضاف بأن شــركة السكر كان متفقه مع المدعين لتشييد مصنع جوالات بلاستيك حسب جدول زمني مستند إدعاء ٥ يوضح تاريخ تسليم المصنع في نهايــة يونيو وكان المفترض أن تصل البضاعـــة علــي ظــهر البــاخرة ميرميد(١) بموجب بوليصة الشحن ٣ وكانت عبــارة عــن مولــد كهربي وأثاثات مكتب ومكيفـــات ومعــدات كهربيــة وميكانيكيــة ومعدات صيانة وأسبيرات وجهاز كمبيوتر وطابعة وبوليصة شــحن بها عربة تايوتا ميتسوبيشي مود يل ٨٣ وعربة ميتسوبيشي كانتر مود يل ١٩٩٣م جديدة . كل هذه المعدات كان يفترض تسليمها في يونيو ٩٣ ليبدأ تجهيز المصنع وتأخير الباخرة أضطرهــم لتعديــل الجدول لينتهي العمل في ديسمبر ١٩٩٣م الأمر الذي جعل شــركة



السكر تحتج علي تأخير افتتاح المصنع ونتج عن ذلك أن تم استبعاد موكليه من العطاء التالي بسبب التأخير في وصول البضاعة والوفاء بالالتزام وتعطيل افتتاح المصنع وذلك اثر في سمعة الشركة وقدر موكليه ذلك بمبلغ ٢٠٣,٦٠٠ دولار وأدى تعديل جدول تنفيذ المصنع إلى دفع رواتب لعدد من الأشهر من غير مبرر وبلغت المرتبات ٤٩,٠٠٠ دولار أمريكي .

ونسبة لتأخير وصول العربة التايوتا الكامارى والعربة الأخرى ثم تاجير عربات للنقل بلغت تكليفها ٢٤,٨٠٠ دولار وبلغ وقودها ٢٧,٨٠٠ دولار .

وبالنسبة لأتعاب المحاماة الاتفاقية فأنه يري بأنه محامي المستأنفين لم يطعن في المستند أي مستند الأتعاب وأن المحكمة قدرت الأتعاب وفقا للجهد الذي بذل فضلا عن أن هذا الدفع لم يثار في المراحل الأدنى وخلص الأستاذ محامي المستأنف ضدهم إلى سلامة الحكم وطالب بتأييده وشطب الاستئناف برسومه فهل نجد لذلك سندا في الحق والقانون ؟

واضح من محضر الدعوى والمستندات المتفقه إن هذه الدعوى تتعلق بعقد شحن بحري تعهد بموجبه الشاحن أصحاب الباخرة ميرميد (١) علي شحن البضاعة الموصوفة في مستندات الإدعاء ٢ و ٣ و ٤ و٥ والتي يفترض أن تغادر ميناء رأس الخيمة في ١٩٩٣/٤/٢٦م راجع بوليصة الشحن التي أعدتها وكالة ريمز للملاحة بأبوظبي والمتعاقد مع هذه الوكالة هو شركة المشاريع المتضامنة لما وراء البحار وهي وكيل عن شركة إنتاج السكر السودانية المستفيدة من الشحنة ونقول أن وكالة المستأنف ضدهم لا



تحرمهم الحق في المقاضاة بالنسبة للتلف الذي لحق بالبضاعة وقــد جاء تعريف عقد الوكالة البحرية في كتــاب (Law of Agency) لمؤلفه Mr. : Fridman الآتي

Agency is arelashion ship that exists between tow persons when one , called the agent , is considered in legal Position in respect of stranger to the relationship by the making of contract or the dispassion of respect .

وبناء عليه فأن تحرك إجراءات هذه الدعوى من قبل شركة الأقــاليم الدولية له ما يسنده من الحجج في النيابة عن شركة إنتاج السكر .

وفيما يتعلق بتلف الــ ٤٥ طن جير فقد ثبت تلفها وأن الناقل طبقا للقواعد الواردة في الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد مســتندات الشحنة بر وكسل ١٩٢٤م وبروتوكول ١٩٦٨م حيث تقرر أن يبذل الناقل العناية والدقة في القيام وشحن البضائع المنقولة ويبــذل فــي سبيل حفظها والعناية بها بالطرق المعتادة والمعقولة والمناسبة لنــوع البضاعة وحسب شهادة شاهد الإدعاء كنني نجد أن ذلك لــم يكــن متوفرا في تلك الباخرة لذلك فأن تعويض التلف الذي أصاب الــ ٤٥ طن وقع صحيحا فإذا ثبت ذلك فأن العجز الــذي صــاحب الكميــة المشحونة مضاف إليه تأخير وصول البضاعة يعد مــبررا كافيــا للمطالبة بتعويض بدفع قيمة فرق قيمة النولون البحري للشحنة التي تم نقلها بواسطة الباخرة مــيرا (Meera) وهــو ١٢٠,٠٠٠دولار مستند إدعاء ١٣ والذي أراه أن المبلغ المستحق هــو فــرق قيمــة النولون الأخير من قيمة النولون الأول باعتبار الباخرة الأخيرة تــم شحنها بصفة عاجلة والتعويض المناسب في ذلك هو فرق النولــون



الأخير من النولون الأول ، وبالنسبة لمسألة التأخير في مستند الشحن لم يشير لذلك غير أن مستندات الإدعاء ٧و٨و٩ تشير بوضوح إلى أن زمن وصول الشحنة كان من المفترض أن يكون نهاية يونيو ١٩٩٣م .

راجع مستند الإدعاء ٨ مضاف إلى ذلك أن تاريخ وصول الشحنة جاء ما يقارب الستة أشهر من شحنها لذلك نوافق محكمة الموضوع علي أن الناقل أخل بهذا الشرط .

وبالنسبة لأتعاب المحاماة فالواضح أن محكمة أول درجة أعطت المستأنف ضده أتعاب المحاماة الاتفاقية وليس هذا الأمر ملزما للمستأنف في ضوء ما جري عليه قضاءنا وهو أن يحكم بأتعاب المحاماة التي قد يحكمها أريحية الموكل وعلي المحكمة أن تحكم بأتعاب المحاماة من واقع ما بذله الأستاذ من جهد في الدعوى وهذا الأمر لم يتضح من إجراءات المحكمة أما بالنسبة لما ذكره الأستاذ محامي المستأنف ضدها من أن زميله قد أخذ ثلاثين ألف دولار فهذا ليس حجة وإنما يخضع لذات الفهم السابق وهو أن أريحية موكّليه لا تلزم الطرف الأخر بسداد ما جاءت به تلك الأريحية وإنما المعيار يعود لما ورد بالمادة ٤٢ (١) من قانون المحاماة لسنة ١٩٨٣م وعلي المحكمة أن تحكم بذلك من واقع المحضر ونلاحظ أن محكمة الموضوع لم تتناول ذلك بوضوح .

وبالنسبة لموضوع المرتبات فالثابت أن محكمة الموضوع اعتمدت علي مستندات الإدعاء رقم ١٩ وهو عبارة عن مستند صادر من ذات الشركة المدعية المستأنف ضدها وبكل المقاييس فهو ليس مستندا رسميا بالمعنى الوارد في المادة ٤٠ من قانون الإثبات



لسنة ١٩٩٣م والمستندات رسـمية (Public decument) وأن المستند المذكور عبارة عن خطاب صادر مـن رئيـس حسـابات الشركة المدعية وهو مستند مصنوع ولا يمكن أن نخضعـه لآثـار المادة ٤١ من قانون الإثبات من حيث قوة حجيته وقد علـق علـي حجية المستندات الرسمية Sarkar P.686 .

Public document from an eseception to the hear say rule and their admissibility vests on the ground that the pacts Contained there in are of Public iwterest and the statements are made by authorized agents of the public in course of their official duty

وهذا المعني ورد في نص المادة ٤٠ من قـانون الإثبـات لسـنة ١٩٩٣م وبالتالي فأن اعتماد محكمة الموضوع علي هذا المستند جاء بغير ما يقضي القانون وأن المبلغ المحكوم به كمرتبات لـم يسـنده دليل عليه ومن ما ذكرت أرى أن نؤيد الحكم بالنسبة لمبلغ التعويض بالنسبة للبضاعة التالفة ونلغي الحكم بالنسبة لقيمة أتعاب المحامـاة ونولون الباخرة Meeran ومرتبات العاملين بمصنع السكر علي أن يعاد النظر في القرار علي ضوء المذكرة ونـأمر بتحصيـل فـرق الرسم بالنسبة لرسوم استئناف قيمة المبلغ المحكوم به تعويضا عـن البضاعة التالفة .

جار النبي قسم السيد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٦/٤/٤م

أوافق أشيد بالجهد المقدر الذي بذله زميلي صاحب الـــرأي الأول

زين العابدين إبراهيم
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٦/٤/١١م

الرأي الثالث

أوافق وأضيف أن التزام الناقل البحري هو التزام بتحقيـــق نتيجة وهي نقل البضاعة سالمة كاملة من ميناء الشحن وتوصيلـــها في الميعاد المحدد إلى ميناء الوصول ، وبما أن سند الشحن الخاص بالجير مستند إدعاء رقم ٢ لم يشار فيه إلى وجود أي عيوب في هذه البضاعة فيفترض أن الناقل استلم هذه الكمية في حالة جيدة وعليـــه أن يسلمها في ميناء بور تسودان بحالة جيدة وقد فشل في ذلك حيـث تلفت ٤٥ طن منها كما فشل في إثبات أن ذلك التلف كـــان بســـبب أجنبي لا يد له فيه .

محمد صالح محمد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٦/٤/١٤م

الأمر النهائي :-

(١) نؤيد الحكم بالنسبة لتعويض البضاعة التالفة .

(٢) نأمر بتحصيل الرسم في حدود هذا المبلغ .

(٣) نلغي الحكم بالنسبة لأتعاب المحاماة ونولون الباخرة ومرتبـات العاملين بمصنع السكر بعسلاية وتعاد القضية لإعادة النظر فـي القرار في ضوء المذكرة .

جار النبي قسم السيد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
ورئيس الدائرة
١٦/٤/١٩٩٦م

الطاعن .... الباخرة السهم الذهبي

/ ضد /

المطعون ضده.......... طه جعفر

ق.م/١٩٨٩/٥٣م

م.م / أ س م /١٩٩١/٥٢م

م أ / أ س م /١٩٩١/١٤١م

المبادئ

١. مجرد عدم وجود صاحب الطرد في السفينة مع الطرد لا يعني ذلك عدم مسئولية الناقل عن الطرد لأنه شحن بمستند شحن .

٢. التعويض الخاص يتبع إثبات الضرر الخاص علي وجه التحديد .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / عبد الرؤوف حسب الله ملاسي رئيساً

السيد / عبد العزيز الرشيد عضوا

السيد / هاشم حمزة عبد الحميد عضوا

الطاعن .... الباخرة السهم الذهبي

/ ضد /

المطعون ضده.......... طه جعفر

ق.م/٥٣/١٩٨٩م

م.م / أ س م /٥٢/١٩٩١م

م أ / أ س م /١٤١/١٩٩١م

المذكــــــرة

هذا طلب للطعن بالاستئناف ضد قضاء محكمة المديرية فـي أ س م/٥٢/١٩٩١م والقاضي بشطب الاستئناف الـــذي تقــدم بـــه الطاعن وتأييد قضــــاء المحكمـــة الجزئيـــة فـــي ق م/٥٣/١٩٨٩م

والقاضي بدوره بالحكم بالتعويض في مواجهة الطــاعن ، ويــدور محور الطلب في النقاط التالية :-

أولاً :-

يقوم النزاع علي مطالبة المدعي بمبلــغ ٩ ألــف ريــال سعودي كتعويض عن فقد طردين شحناً علي الباخرة المدعي عليــها صحبة راكب .

ثانياً :-

يري الطــاعن أن الحكم مخالف للقانون وقواعد الإثبـــات لما يلي :-

(١) هنالك تناقض في التاريخ بين مستند إدعاء (١) المؤرخ فـــي ١/١/١٩٨٨م في حين يدعي المدعي أن الطردين شحنا حســب عريضة دعواه في ١/١/١٩٨٩م وبالتالي فــالمدعي ينــاقض نفسه

(٢) الطرود في صحبة راكب تختلف في إجراءاتها ومســـئولياتها عن الشحن العادي ففي صحبة الراكب يكون الشاحن مســئولاً عن عفشه لأنه بصحبته ويقوم بإنزالها وعرضها علي الجمارك بنفسه خلافاً للعفش المشحون ببوليصة الشحن والذي يخضـــع لإجراءات مختلفـــة وبالتـــالي فالمســئولية علـــي صــــاحب البضـــاعة - وقد أقر المدعي لأنه لم يكن بصحبة البضاعـــة ولم يكن علي ظهر الباخرة وبالتالي فلا مسئولية علي الناقل في ضياع عفشه.

(٣) لم يقدم المدعي أية بينة تثبت (محتوي الطردين) المدعي بـهما ولا يكفي الإدعاء لأثبات المحتوى .

(٤) اعتمدت محكمة المديرية في قرارها علي مسـئولية المدعـي عليها علي أساس أن مستند إدعاء (١) يؤكد استلام الطرود وأن مسئولية الناقل في إنزال الطرود في (حوش الشركة) وحتى أن صح ذلك فلا مسئولية علي الشركة لأن الرسائل تكون في عهدة وحراسة هيئة المواني وقد تتعرض البضـائع فـي المواني للضياع .

((ومن محصلة طلبه يلتمس إلغاء الحكم المطعون فيه وشطب الدعوى))

ومن جهة أخرى يعقب المطعون ضده علي الطلب بالآتي :-

(١) مستند إدعاء (١) يثبت شحن الطردين علي ظـهر البـاخرة (٨٨/١/١) وقد وقع الموظف المسئول بالباخرة باستلام الطاعن لأحد الطردين وفقد الأخر مما يؤكد مسئوليتهم عن الفقد.

(٢) المستند دليل علي صحة الشحن وصحة تسليم الطـرد وفقـد الأخر وفي نفس الوقت كان للمدعي عليها في تاريخ الطـرود (حوش خاص بالرسائل الخاصة) بالركاب توضع فيه البضـائع ولا يسمح بإخراجه قبل الدخول إلـى هـذه الحظـيرة ودفـع الجمارك عليه) وقد وجد طرد المدعي الوحيـد داخـل هـذه الحظيرة ولم يعثر علي الأخر .

(٣) بالنسبة لقيمة محتويات الطرد فقد أكده المدعي علي اليميـن وبالتالي أثبت دعواه .

((ومن محصلة طلبه يلتمس شطب الطلب))

وفي تقديري أن الطلب يتعين الفصل فيه على النحو التالي:-

(١) تقوم الدعوى علي أساس أن المدعي (شحن طردين) علي الباخرة بموجب مستند إدعاء (١) بتاريخ ١/١/٨٨ ولا تنكر المدعي عليها هذه الواقعة وحددت كإقرار من إقرارات النزاع .

(٢) يركز الطاعن في طعنه علي :-

١/ أن الطرد صحبه راكب وهو علي مسئولية أربابه .

٢/ تاريخ المستند يناقض تاريخ المطالبة محل الدعوى .

حيث تشير العريضة إلى تاريخ الشحن ١/١/٨٩ في حين يحمل المستند إدعاء(١) تاريخ ١/١/١٩٨٨م .

٣/ أن ضياع الطرد كان بسبب أن الطاعن لم يكن راكباً علي الباخرة وحتى يستلم عفشة وينقله معه مباشرة .

(٣) في تقديري أن كل ما أشير من دفوع لا سند له لما يلي :-

أ/ مجرد الخلاف حول تاريخ المستند لا يبرر إدعاء الطاعنة فالطاعنة (أقرت بصحة الشحن وأقرت بالفقرة (١) من عريضة الدعوى وبالتالي فمجرد الخطأ في (تاريخ العريضة) لا يعني عدم صحة المستند أو المطالبة ولماذا لم توقع المدعي عليها (بإنكار صحة الشحن) إذا لم يحدث في سنة ٨٩ أو ١٩٨٨م .

ب/ مسألة (نزول العفش) مع الراكب فهي مسئولية ليس بالمفترضة لأن هنالك فرق بين العفش الشخصي الذي ينزل مع الراكب وبين الطرود المشحونة صحبة راكب فالأخيرة لا تنزل مع الراكب بل تكون في عهدة الباخرة وتسلم له عند الوصول حسب إجراءات استلام الطرود - والغريب في دفاع المدعي عليها (هو أنه لا علم



لها بالوقائع المدعاة) وهذا النوع من الدفاع ضعيف للغاية إذ يكفـــي إثبات وقائع مجردة لهدمه فالمستند يثبت شـــحن طرديـــن واســـتلام طرد واحد بداهة فأن الطرد في عهدة الطاعنة لأنه في عهدتها كطرد مشحون لحين تسليمه لصاحبة من الجهة المسئولة في البـــاخرة إذ لا تعني صحبة الراكب أن يحمل أي شخص أي شئ يجده أمامه وينزل به من غير مراجعة أو تأكد من أن الشيء الذي يحمله يخصه .

خ/ مجرد عدم ركوب الراكب في الباخرة (لا يبرر فقد الطـــرد) أو عدم مسئولية الناقل لأن الشحن يتم بمستند شحن ومستند الشحن يلقي (مسئولية حفظ الطرود) علي الناقل لحين وصولـــها إلـــى مينـــاء الوصول لصاحبها أو أن تحفظ (كهوامل) تتصرف فيها إدارة الميناء بعد مرور الزمن القانوني للتصرف في الـــهوامل – وقـــد منحـــت الطاعنة فرصة كافية لتقديم مستنداتها لأثبات ما تدعيه ولم تقـــدم أي دليل عليه . ومن ثم فمجرد الخطأ في التاريخ من (٨٩ إلى ٨٨) لا يبرر نقض الدليل وإن كان لدى المدعي عليها طعـــن فـــي صحـــة المستند أو أنه غير مستخرج منها أو أن المطعون ضده لم يشـــحن عفش في ٨٨ أو ٨٩ فكان الممكن تقديمها دفاتر الباخرة عن الفترتين لنفي الواقعة .

وفي تقديري أن وجه الضعف الوحيد في دعـــوى المدعـــي (هو في إثبات محتويات الـــطرد المفقود) فلم يقدم بينة مقنعة علي (صحة المحتويات أو قيمتها سوى ادعائه الشخصي وفي هذه الحالة فأن التعويض يندرج تحت التعويض العـــام) وليـــس (التعويـــض الخاص) لأن التعويض الخاص يستتبع إثبات (الضـــرر الخـــاص علي وجه التحديد) أما التعويض العام فمسألة تقديرية تخضع لتقديره

وفقاً للقواعد العامة للتعويض المنصوص عليها في قانون المعاملات سنة ١٩٨٤م بالنسبة للتعويض في حالة الإخلال بالعقد م ١٢٨ فقرة (٢،١) معاملات سنة ١٩٨٤م وحالة التعويض عن المسئولية التقصيرية م ١٣٨ و م ١٤٥ ، ١٤٦ ، ١٤٨ ، ١٤٩ ، ١٥٠ من نفس القانون بالإضافة إلى م ١٥٢ التي تحدد التعويض في حالة الضرر و م ١٥٤ التي يقدر بها القاضي الضرر وفي الدعوى والموضوع فأن المسألة تنطوي علي المسالتين (الإخلال بعقد النقل) في عدم وصول طرود المدعي وأيضاً (التقصير) في حفظ المال بعد وصوله وفي كلا الحالتين فالتعويض يكون خاصاً إذا تم إثباته وعاماً إذا لم يثبت بصورة قاطعة .

وفي تقديري أن استحقاق المدعي في هذه الحالة (يندرج تحت التعويض العام) لأنه لم يثبت (مقدار قيمة الطرد) ولا تكفي أقواله لذلك وبالتالي يجب التقدير علي أساس عام ٠٠ ومن ثم أقور استحقاق المدعي لتعويض تقديري عام وليس خاصاً كما قررت المحكمة ٠٠٠ والسؤال الذي يطرح نفسه هو (هل التعويض ٩ ألف ريال يمكن أن يكون تعويضاً عاماً وأري في ظروف هذه الدعوى الإجابة بالإيجاب لعدة عوامل فالمبلغ المحكوم به بقيمة الريال سنة ١٩٨٩م وقد نقصت قيمة العملة بدرجة كبيرة بعد هذا التقدير وبالتالي فان الصرف بأسعار ١٩٨٩م الآن يجعل من التعويض المذكور كتعويض عام أمر معقول ومقبول وعادل.

وعليه أري تأييد الحكم بالتعويض الصادر من المحكمة علي ذلك الأساس وشطب الطلب برسومه .

عبد الرؤوف حسـب الله ملاسي
قـاضي المحكمة العلـيا
ورئيس الدائرة المدنية /بور تسودان
٢١/٣/١٩٩٢م

٢٣/٣/١٩٩٢م
أوافـق

هاشم حمزة عبد الحميد
قاضي محكمة استئناف
بور تسودان
٢٣/٣/١٩٩٢م

٢٣/٣/١٩٩٢م
أوافـق

عبد العزيز الرشـيد
قاضي محكمة استئناف
بور تسودان
٢٣/٣/١٩٩٢م

٢٣/٣/١٩٩٢م

الأمـــــــر

١) يشطب الطلب برسومه .

عبد الرؤوف حســـــب الله ملاسي
قـــــاضي المحكمة العلـــــيا
ورئيس الدائرة المدنية /بور تسودان
٢٣/٣/١٩٩٢م

المستأنف / أصحاب الباخرة ماريا لينا

/ ضد /

المستأنف ضده / مصنع الشرق للأغذية

م أ / أ س م /١١١/١٩٩٨م

المبادئ :-

١. إذا تم الشحن بواسطة سند شحن علي خط ملاحي منتظم وفقاً لمعاهدة مؤتمر البلطيق العالمية للملاحة لعام ١٩٥٠م تعديل ١٩٧٨ يكون تفريغ وشحن وتسليم البضاعة في مثل هذا النوع من السندات بواسطة وكلاء الناقل إلا إذا اتفق علي خلاف ذلك .

٢. Free out هو مصطلح يتم الاتفاق عليه في مشارطات تأجير السفن وبمقتضاه يتم تفريغ البضاعة بواسطة وعلي حساب الطرف الذي يمثل البضاعة وبدون أن يتحمل ملاك السفينة أي مصاريف تتعلق بعملية التفريغ .

٣. Deck Cargo تعني أن البضاعة شحنت علي سطح السفينة علي مسئولية الشاحن .

٤. سند الشحن غير النظيف هو السند الذي يتضمن ملاحظات تدل أن البضاعة المطلوب نقلها والمدرجة بالسند ليست في حالة سليمة .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / مصطفي عبد القادر رئيساً

السيد / عبد العزيز أحمد علي عضواً

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن عضواً

المستأنف / أصحاب الباخرة ماريا لينا

/ ضد /

المستأنف ضده / مصنع الشرق للأغذية

م أ / أ س م /١١١/١٩٩٨م

القــــــــرار

مذكرة بالرأي الأول :-

يستأنف الأستاذ عثمان الشريف المحامي نيابة عن المستأنفين أصحاب الباخرة ماريا لينا الحكم الذي أصدرته محكمة بور تسـودان الجزئية الذي قضي بإلزام المستأنفين بدفع ٢٧ ألــــف دولار قيمـــة بضاعة تم شحنها علي ظهر الباخرة ماريا لينا وبرســـوم الدعـــوى والأتعاب .



وتتلخص وقائع هذه الدعوى أن المستأنف ضدهـم أقـاموا الدعوى رقم ٩٨/٥٣٠ في مواجهـة المستأنفين أسسوها علي أنهم أصحاب البضاعة التي تم شحنها علي ظهر السفينة ماريـا لينـا وهي عبارة عن ٥٤ طن زبيب وعند وصول السفينة قام المدعـون بكل الإجراءات اللازمة لتخليص البضاعة لاستلامها إلا أن سـلطات الصحة طلبت الكشف علي البضاعة قبل تفريغـها وفقـا لقوانيـن الصحة العامة وقبل تسليم البضاعة للمدعين تسبب المدعي عليـهم بإهمال منهم في تلوث البضاعة عندما قاموا بشحن كميات مصـدرة من روث البهائم علي متن السفينة وعليه أصدرت السلطات الصحية أمرا بعدم السماح بتفريغ البضاعة لأنها لم تعد صالحـة لاسـتعمال الإنسان وعليه طلب المدعون الحكم لهم بالآتي :-

(١) ٢٧ ألف دولار أمريكي قيمة البضاعة التالفة .

(٢) تعويضا عاما للإخلال بعقد النقل البحري وقدره ٥٠ مليـون جنية سوداني .

(٣) برسوم الدعوى وأتعاب المحاماة .

بتاريخ ٩٢/١١/٨ تقدم المدعي عليهم بمذكرة الدفاع مشتملة علي دفوع قانونية وموضوعية وأنكروا دعـوى المدعيـن جملـة وتفصيلا ودفعوا بأن المدعي عليهم وبواسطة وكيلهم قاموا بتسـليم المدعي إذن تسليم البضاعة ولم يستطيع المدعون تخليص البضاعـة بسبب عدم حصولهم علي الترخيص اللازم من السلطات الصحيـة لعدم صلاحية البضاعة ومن أجل ذلك وضع المدعي عليهم تحفظـهم عليها في بوليصة الشحن بميناء الشحن وناهضوا طلبات المدعيـن . أصر المدعون علي دعواهم وبعد أن صاغت المحكمة محضر نقـاط



النزاع للخصوم والشهود أصدرت بتاريخ ٩٨/٣/٣٠ الحكم مطعـون فيه .

باستقرار سائر الأوراق والمســتندات والبينــات والحكـم المطعون فيه يتضح الآتي :-

أولا :-

أن الباخرة ماريا لينا وصلت مينــاء بــور تســودان فــي ٩٢/١٠/١٧ ودخلت المربط في ٩٢/١٠/١٨ وقد قام وكيل السـفينة شركة البحر الأحمر للملاحة باستخراج أذن التسليم للمرسل إليـه . تسليم مباشر Direct Delivery بتاريخ ٩٢/١٠/١٧ وحسـب إذن التسليم والذي تراضي عليه الأطراف علـــي أن تســليم البضاعــة مباشرة من السفينة وهو ما يعرف في القانون المصـــري بالتســليم تحت الروافع إذ يتم التسليم وفقا لهذا الشرط علي ظهر السفينة بـدلا من أن يكون علي الرصيف كما يلتزم المرسل إليه بتفريغ البضاعــة بعد ذلك وعليه يكون الناقل قد وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه عندما ما سلمه إذن التسليم.

ثانيا :-

وقد رفضت سلطات الجمارك والصحة تخليص البضاعــة إلا بعد الكشف علي البضاعة قبل تفريغها فكان واجب المرسل إليــه وقد قبل بالاستلام المباشر أن يقوم بكل إجراءات التخليص وكشــف وفحص البضاعة قبل أن تصل الباخرة المربط أو فور وصولها حتى يتم استلامها مباشرة من السفينة إلا أنه لم ينجح في ذلك فوصلــت الباخرة المربط في اليوم التالي لاستلام المرسل إليه أذن التسليم .



ثالثاً :-

أتضح من أقوال وكيل المرسل إليه مجدي إسماعيل محمد ...عب أنه استلم إذن التسليم من وكيل السفينة في ٩٢/١٠/١٧م وبتأريخ ٩٢/١٠/١٨ شرع في إجراءات التخليص الجمركي وبتاريخ ٩٢/١٠/١٩ أو ٩٢/١٠/٢٠ حضر مندوب من السلطات الصحية وقام بكشف البضاعة وفحصها ولم يستخرج له شهادة صحية !!! وطلب منه أن يشرع في الإجراءات وبتاريخ ٩٢/١٠/٢٤ بدأ في إجراءات المواني والأرضيات أنظر أقواله ص ٥٧ - ٦٠ من المحضر وقد دون القاضي الذي يباشر إجراءات سماع هذا الشاهد أنه أثيرت بعض الأسئلة حول تاريخ الانتهاء من الإجراءات الجمركية وطلب وكيل التخليص إمهاله لحين إحضار المستندات التي توضح ذلك وكان ذلك بتاريخ ٩٤/٩/٢٦م وأخذت المحكمة تمهله الجلسة تلو الأخرى وبتاريخ ٩٤/١٢/١٤ أصدرت أمراً بشطب الدعوى لأن الإدعاء غير قائم علي دعواه . إلا أن محكمة الاستئناف إعادة إليها لأوراق القضية للسير فيها توخياً للعدالة . إلا أن المدعين لم يكفوا عن المماطلة فتتابعت الجلسات وبتاريخ ٩٧/١/٤ أو بعد أكثر من ثلاث سنوات أتي الشاهد المخلص ليقول شفاهه أن الإجراءات الجمركية انتهت في ٩٢/١٠/٣١ وإن تاريخ التصديق ببدء الإجراءات الجمركية هو ٩٢/١٠/٢٤ حاول أن بربطها بتاريخ رفع السفينة للروث المصدر وكان من الممكن أن نصدق هذا الشاهد فيما ذهب إليه لو أنه قدم للمحكمة فاتورة أجور الميناء وفاتورة الإفراج الجمركي للبضاعة حيث أن المعروف

حسب الإجراءات المتبعة في تخليص المواد الغذائية أنه إذا لم تستوف البضاعة الشروط الصحية لا تسمح الجمارك بإكمال عمليات التخليص عبر الإفراج الجمركي ومن ثم استخراج فاتورة الموانئ .

في الأصل أن المدعين لم يتقدموا بأي طلب للسلطات الصحية للكشف عن البضاعة لأنهم يعلمون أنها غير صالحة وحتى لا يتكبدوا مصاريف إبادتها فضلوا عدم تفريغها وقد شهد بذلك شاهدهم أحمد عبد الرحمن علي يسن طبيب أخصائي صحة عامه فقد جاء علي لسانه بالحرف الواحد (ص ١١٦) من المحضر المدعي لم يقدم لي طلب بفحص البضاعة موضوع الدعوى وكذلك شهد شاهدهم عبد المنعم محمد سليم مدير عام صحة البيئة ورقابة الأطعمة بذلك فقد جاء علي لسانه ص ١١٠ من المحضر لا أنكر أن كان وصلني خطاب من المدعيين بفحص الرسالة وإذا وصلني خطاب بذلك كنت سأقوم بواسطة ملاحظي الصحة الذين يعملون تحت إشرافي وهذا يكشف كذب الشاهد المخلص بأن مندوب الصحة حضر علي ظهر السفينة بتاريخ ٩٢/١٠/١٩م وقام بالكشف والفحص للبضاعة .

رابعا :-

بالإطلاع علي سند الشحن م إدعاء (١) وهو عقد النقل البحري يتضح Liner Bill of Loading أنه سند شحن علي خط ملاحي منتظم .



وبالرجوع لمعاهدة مؤتمر البلطيق العالمية للملاحة لعام ١٩٥٠م المعدل ١٩٧٨م Bimco .

يكون تفريغ وشحن وتسليم البضاعة في مثل هذا النوع من المستندات بواسطة وكلاء الناقل إلا إذا اتفق علي خلاف ذلك وقد أتفق الأطراف في سند الشحن خلاف ذلك فأدرجت عبارة Free out وهو مصطلح يتم الاتفاق عليه في مشارطات التأجير أو مذكرات حسم النزاع كأحد شروط النقل البحري وبمقتضاه يتم تفريغ البضاعة بواسطة وعلي حساب الطرف الذي يمثل البضاعة وبدون أن يتحمل ملاك السفينة أي مصاريف تتعلق بعملية التفريغ والعقد شريعة المتعاقدين فقد أخل المرسل إليه بالتزامه في استيفاء ما ألزمته به الجهات الإدارية وسلطات الجمرك والميناء والسفينة راسية في الميناء في انتظاره ما يزيد علي العشرة أيام ولا يستطيع الربان الانتظار رهن مشيئتهم والسفينة تعمل علي خط ملاحي منتظم وتكلفتها باهظة وبقائها ساكنة دون حركة يعنى أكثر من مجرد فوات مكسب وللسفينة بعد ذلك ارتباطات سابقة ومن ثم فعليها أن تقوم بدورها المقرر في الزمن المحدد لها وقد انتظرت راسية بالمربط ما يزيد عن العشرة أيام في انتظار حضور المرسل إليه لاستلام بضاعته ولم يحضر رغم المخاطبات المتكررة له أنظر مستند دفاع (١) ومستند دفاع (٣) مستند إدعاء ٨ فشحنت السفينة الصادر وقفلت راجعة بالبضاعة إلى ميناء الرحيل.

خامسا :-

سند الشحن م إدعاء (١) يدل علـــي أن البضـــــــــــاعة شـــحنت Deck Cargo وهي البضاعة التي يمكن تحميلها علي سطح السفينة علي مسئولية الشاحن وهي لا تشملها معاهدة نقل البضائع بـــــالبحر ولذلك دون الربان بسند الشحن عبارة (علي مسئولية الشاحن) وسلمه سند شحن غير نظيف Full , Dirty Bill of Loading وهــذا السند عرفته الاتفاقية المعتمدة مع الغرفة العالمية للسفن عام ١٩٥١م بأنه يعتبر غير نظيف و غير مقبول إذ كان موضحا فيه الآتي:-

(١) التحفظات التي تشير وتحدد إلى أن البضائع أو مواد تغليفـــها غير مقنعة أو مستعملة مـــن قبـــل S.H مثـــل الصنـــاديق أو البراميل الخ ....

(٢) تحفظات تشير إلى عدم مسئولية الناقل عن ما يتم النقل نتيجـــة لظروف طبيعية أو خصوصية البضائع .

(٣) التحفظات التي تجئ لعدم معرفة الناقل للمحتويـــات والـــوزن والمقاسات و الجودة أو المواصفات التقنية للبضائع .

كما عرف القانون المعدل المصري سند الشحن غير النظيف بأنه السند الذي يتضمن ملاحظات تدل علي أن البضاعة المطلـــوب نقلها والمدرجة بالسند ليست في حالة سليمة .

سادساً :-

إن الشهادة الصحية م إدعاء ٥ صادر من بلدية دبي رغـــم أن البضاعة شحنت من ميناء الشارقة ولم توضـــــح تـــاريخ إنتـــاج وتاريخ انتهاء البضاعة وصدرت بعد شحن البضاعة بتسعة أيام ولم



توضح رقم سند الشحن للبضاعة المشحونة وعليه لا يمكن الجزم بأنها الشهادة الصحية الخاصة بالبضعة موضوع الدعوى .

وعلية ولكل ما سبق ذكره نستطيع القول باطمئنان شديد أن البضاعة موضوع الدعوى صاحبها عيب ذاتي من ميناء الرحيل فعجز المرسل عليه لا يمكن الجزم بأنها الشهادة الصحية الخاصة بالبضاعة موضوع الدعوى .

وعليه ولكل ما سبق ذكره نستطيع القول باطمئنان شديد أن البضاعة موضوع الدعوى صاحبها عيب ذاتي من ميناء الرحيل فعجز المرسل إليه من تفريغها في ميناء الوصول وعليه يكون الحكم المطعون فيه قد جاء مخالفا للوزن السليم للبينات مما يتعين إلغاؤه وإصدار حكم جديد بموجب المادة ٢٠٥/١/ب من قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م يقضي بشطب الدعوى برسومها إذا وافق الزميلان المحترمان في الدائرة .

نادية سليمان عبد الرحمن

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

٢٧/٦/١٩٩٨م

الرأي الثاني :-

أوافق الزميلة نادية علي مذكرتها الضافية .

عبد العزيز أحمد علي

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

٢٩/٦/١٩٩٨م

الرأي الثالث :-

أوافق مولانا / نادية وأشيد بالجهد المبذول بالمذكرة الدقيقة القيمة والضافية .

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
٢٩/٦/١٩٩٨م

الأمر النهائي :-

إلغاء قرار محكمة الموضوع وإصدار حكـــم جديـــد وفـــق سلطـــــــانتا بالمادة ١/٢٠٥-ب/إجراءات مدنية م لسنة ١٩٨٣م يقضي بشطب الدعوى برسومها .

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
ورئيس الدائـــــرة
٢٩/٦/١٩٩٨م

مصنع المشرق للمواد الغذائية .... طاعن

/ ضد /

أصحاب الباخرة ماريا لينا ..... م.ضده

م ع /ط م /١١٠/١٩٩٨م

المبادئ :-

١. أن حماية الناقل من المسئولية عن البضائع التي تشحن علي سطح السفينة إنما تجئ من مخاطر الطريق وهي ليست حماية مطلقة وإنما يجب علي الناقل إثبات أن مخاطر الطريق من مياه وأهوية وخلافه كانت السبب في إتلاف البضاعة .
٢. جرى العمل في حالة التسليم المباشر للبضاعة والتي تحتاج إلى كشف صحي أن يتصل المرسل إليه بالسلطات الصحية لكشف البضاعة .
٣. أن تفريغ السفينة يتم عادة عن طريق وكيل السفينة والذي يسمى عادة بالوكيل البحري ولكن ثمة إجراء آخر يتم به تفريغ السفينة هو حالة قيام المرسل إليه (بتعين أمين حمولة) (مخلص) لتخليص الشحنة .

بسم الله الرحمن الرحيم

في المحكمة العليـــــــــا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكســــــــلا

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / عبد الرؤوف حسب الله ملاسى	رئيسا
السيد / محمد صالح علي	عضوا
السيد / محمد صالح محمد	عضوا

مصنع المشرق للمواد الغذائية ٠٠٠٠٠٠٠ طاعن

/ ضد /

أصحاب الباخرة ماريا لينا ٠٠٠٠٠ م.ضده

م ع /ط م /١١٠/١٩٩٨م

المذكـــــــــرة

بتاريخ ٩٢/١١/١ صرح الطاعنون هذه الدعوى في مواجهة المطعون عليهم أصحاب الباخرة ماريا لينا يدعون فيها بأنهم قـــاموا بشحن ٥٤ طن زبيب علي الباخرة المذكورة لاستلامها بميناء بـــور تسودان وأنه قبل تفريغ الزبيب المذكور قامت الباخرة المعينة بشحن كمية من السماد الطبيعي (روث بهائم) وأنه نتيجة لذلك فسد الزبيـــب وأصبح لا يصلح لغذاء الإنسان .

تضمن رد المطعون عليهم عدة دفوع قانونيـــة وأشـــتمل الدفاع الموضوعي علي إنكار لمسئوليتهم في تلف الزبيب المذكـــور ومن ثم صاغت محكمة الموضوع نقاط الـــنزاع أعقبتـــها بســـماع للطرفين ثم أصدرت حكمها بأن يدفع المطعون عليهم للطاعنين مبلغ ٢٧,٠٠٠ دولار أمريكي مع تحميلـــهم رســـوم الدعـــوى وأتعـــاب المحاماة.

وباستئناف هذا الحكم أمام محكمة استئناف ولايـــة البحـــر الأحمر المؤقرة أصدرت حكمـــها أس م/١١١/٩٨ بإلغـــاء الحكـــم المستأنف وإصدار حكم جديد يقضي بشطب الدعوى برسومها ومن ثم كان هذا الطـــعن والذي تقدمت بــــه نيابـــة عـــن الطـــاعنين الأستاذة/ إنصاف طه الحسن .

ويقوم هذا الطعن في جوهرة علي الآتي :-

(١) أن بوليصة الشحن لا تكشف عن أن طريقة تخليص الزبيـــب تتم علي أساس التسليم المباشر ولذلك كان يتعين علي المطعون عليهم إفراغ الزبيب من الباخرة طالما أن الطاعنين تـــأخروا عن إجراءات التفريغ .

(٢) لقد استغرقت إجراءات التخليص وقتا طويلا وكان يتعين علـــي السفينة الانتظار حتى يتم التفريغ ثم تقوم بالشحن .

(٣) لا يجوز التدخل في قناعات محكمة الموضوع ووزنها للبينـــة وبالتالي التقليل من أقوال شاهد الإدعاء الأول مجدي إسماعيل .

(٤) ليس مهما أن يتقدم الطاعنون بطلب للسلطات الصحية للكشـــف علي البضاعة طالما قدموا مستند إدعاء (٦) وهو صادر مـــن

وحدة المواني والمحاجر الصحية الذي يبين بأن الزبيب المذكور غير صالح لاستهلاك الإنسان .

(٥) أكد شاهدي إدعاء عبد المنعم سليم ودكتور أحمد عبد الرحمن أن سبب عدم الصلاحية نتج عن شحن روث البهائم .

(٦) إن مستند إدعاء (٥) يشير بأن الزبيب المذكور قد تم فحصه وأتضح بأنه غير صالح لاستهلاك الإنسان .

أتحنا الفرصة للمطعون عليهم فجاء ردهم علي لسان محاميهم الأستاذة المحترمة أنصاف أبو قصيصة مؤكدا علي صحة الحكم المطعون فيه وقيامه علي القانون والوقائع ومتصديا لكل ما آثاره الطاعنون .

نبدأ الآن بالوجه الأول من الطعن لنقول أن تحديد طريقة تخليص البضائع (بالتسليم المباشر) أو (التسليم تحت الروافع) يتحدد عادة بواسطة سلطتي المواني والجمارك وهذا ما نصت عليه المادة الثالثة من اللائحة العامة لميناء بور تسودان لسنة ١٩٧٩ مقروءة مع المادة (٥٨) من نفس القانون والمادة ١٠٣ من قانون الجمارك وهو نظام علي تسليم البضاعة مباشرة من السفينة إلى عربات المرسل إلية وقد يتم بناء علي طلب من المرسل إليه أو الشاحن ولذلك فلا يكفي الاتفاق بين الشاحن والناقل علي هذا النوع من التسليم وإنما لابد أن يقرر أخيرا بواسطة الجهتين المذكورتين

ومن خلال وقائع ومستندات هذه الدعوى بين في وضوح إن التسليم يتم عن هذا الطريق إذ أشار سند الشحن إلى ذلك صراحة كما أشار إليه وكيل الطاعنين علي ص ١٠٠ من المحضر ولذلك

فأن ما قال به الطاعنون خلافا لذلك أنما يصبح ضربا من المغالطة لا طائل من ورائه .

وكذا القول بأنه كان يتعين علـــي المطعـــون عليـــهم أن يقوموا بإنزال البضاعة المذكورة طالما تأخر تخليصها لا يســتقم إذ أن تفريغ المواد الغذائية لا يتم لا بعد الكشــف الصحـــي عليـــها ، صحيح أن من بين التزامات الناقل تفريغ البضائع إذ هذا يعد وسيلته في تنفيذ التزامه إلا أن هذا التفريغ لا يتم إلا باتخاذ الإجــــراءات المنصوص عليها بقانون الجمارك لسنة ١٤٠٦هـ وقانون الميـنـــاء ولائحتها . وفي دعوانا هذه نجد أن المطعون عليهم قاموا بتسليم أذن التسليم قبل يوم من تاريخ دخول السفينة إلي الميناء وهذا ما أقــر به الطاعنون وجري عليه العمل في تخليص البضائع ولذلك كـــان يتعين علي المخلص المكلف من قبل الطاعن (وكيل الحمولــة) أن يستكمل إجراءات إنزال البضاعة في أسرع وقت ممكن . ونلاحــظ هنا أن تأخير المخلص في إنزال البضاعة كان من شأنه أن دعـــي المطعون عليهم إلى مخاطبة الطاعنين بمقتضى مستند إدعــــاء (٨) لاستعجال تخليص البضاعة المذكورة . ومع هذا ظــــل المطعـــون عليهم في انتظار التخليص حتى ٩٢/١٠/٣٠ علمـــا بـــأن البـــاخرة ربطت بالميناء بتاريخ ٩٢/١٠/١٨م . وهكذا يبين أنه لم يكن فـــي إمكان المطعون عليهم إنزال البضاعة .

أما الطعن بالوجه الثاني فهو يدخل في نطاق ما جاء بالوجه الأول ومن ثم فأن مردود بما ذكرناه في ذلك الوجه ، وأما الطعـــن بالوجه الثالث فأحسب وأن السوابق القضائية قد تعرضت له علـــي نحو مكثف وخرجت بأنه ليس هنالك ما يمنع من مراقبـــة محكمـــة

الموضوع في وزنها للبينة . صحيح أن تقدير الدليل تستقل به محكمة الموضوع إلا أن هذا لا يمنع من تدخل المحكمة العليا إذ كان استنتاج محكمة الموضوع من الوقائع الثابتة ينطوي على خطأ صارخ أو أخذت بدليل لا أصل له بالمحضر أو أغفلت الأخذ بدليل دون مقتضي من القانون . ومن هنا يبين أنه ليس هنالك ما يمنع من تدخل المحكمة الأعلي لمراقبة أخذ الدليل . وما أشار إليه الطاعنون بشأن أقوال شاهد الإدعاء الثالث عبد المنعم سليم لا يمكن الارتكاز عليه دون النظر إلى ما كشفت عنه الظروف الأخرى للدعوى فهذا الشاهد هو الذي حرر مستند إدعاء (٦) ولكنه ذكر في أقواله بأنه استقي معلومات هذا المستند من شاهد الإدعاء الرابع الدكتور أحمد عبد الرحمن والذي ذكر علي ص ١١٤ من المحضر بأنه قام بزيارة السفينة بمناسبة علاج أحد المرضي بها أبان رسوها بالميناء وأنه لاحظ انبعاث غبار علي ظهر السفينة فأمر بإيقاف الشحن وعند صعوده للسفينة لاحظ وجود روث حيوانات إلى جانب كمية من الصناديق وعند سؤاله عن محتوياتها أتضح بأنها تحتوى علي زبيب وفي الحال طلب عدم إنزاله علي أساس أنه لابد أن يكون قد تلوث بالبكتريا وبمناقشة بواسطة الدفاع قال بأنه لم يقم بالكشف علي الزبيب لأن التلوث كان كاملا وهذا يبين من غبار الروث الذي كان يغطي كل صناديق الزبيب .

إذن فمستند إدعاء (٦) صدر دون الكشف علي البضاعة وهذا يقودنا إلى أمر هام آخر وهو أن هذه البضاعة شحنت أصلا علي السطح وتقع مسئوليتها علي أصحابها لا علي الناقل إذ يصعب حمايتها من مخاطر الطريق وقد نصت المادة الأولى من القواعد

التي تتعلق بوثائق الشحن الواردة بقانون نقل البضائع بالبحر لسنة ١٩٥١م علي أن كلمة (بضائع)(تشمل البضائع والسلع من كل الأصناف أيا كان نوعها باستثناء الحيوان الحي والحمولة التي يبين عقد النقل أنها تنقل علي ظهر السفينة وتم نقلها بتلك الكيفية) وقد استثنى هذا النوع من النقل من معاهدة بر وكسل لتوكيد القواعد المتعلقة بسندات الشحن في الفقرة الثانية من المادة الأولي منها . لذلك فإن الكشف علي البضاعة كان من الأمور الهامة جدا وعدم الكشف عليها يفتح لنا بابا للتساؤل حول طبيعة التلف و ما إذا كان من آثر الرحلة أم من غبار الروث . صحيح أن عبء إثبات تلف البضاعة المشحونة علي السطح يقع علي الناقل وقد أدعي المطعون عليهم بالفعل بعدم مسئوليتهم عن أي تلف وذلك لشحن هذه البضاعة علي السطح وهنا تبرز أهمية الكشف المعملي علي البضاعة للتحقيق من طبيعة التلف فما الذي يدرينا بأن البضاعة بالفعل قد تلفت وما هي طبيعة التلف وهل يكفي قيام المطعون عليهم بتحويل البضاعة من المقدمة إلى المؤخرة وتغطيتها بمشمعات لحمايتها من التلوث الجرثومي أن حماية الناقل من المسئولية عن البضائع التي تشحن علي السطح إنما تجئ من مخاطر الطريق وهي ليست حماية مطلقة وإنما يجب علي الناقل إثبات مخاطر الطريق من مياه وأهوية وخلافه كان السبب في التلف ويصعب والحال هذه التحقيق من طبيعة التلف لذلك كان حكم محكمة الاستئناف الموقرة بشأن عدم صحة تقدير الدليل صحيح ومتفق مع القانون .

وأما الطعن بوجه الرابع فهو صحيح إذ ليس متطلب من المرسل إليه أن يخاطب السلطات الصحية للكشف علي الغذاءات

المشحونة وإنما تقوم تلك السلطات من تلقاء نفسها بذلك إذ أنــها أول من يصعد السفينة وهذا ما حدث بالفعل إذ أن الســـلطات الصحيــة قامت بذلك بالفعل ولكن جري العمل في حالة (التسليم المباشــر) أن يقوم المرسل إليه بمخاطبة السلطات الصحية بذلك حتـــى يســتطيع تخليص بضائعة بأسرع وقت ممكن منعا لتأجير السفينة من مغــادرة الميناء والملاحظ أن الإجـــراءات الصحيـــة بالنســبة للبضاعـــة المذكورة قد تمت حوالي ثلاثة عشر يوما من تاريخ دخول السفينة إذ تم بتاريخ ٣١/١٠/٩٢ في حين وصلت السفينة بتاريخ ١٨/١٠/٩٨ وهذا يؤكد ما ذهبت إليه من أهمية قيام المرســـل إليـــه بالاتصـــال بالسلطات الصحية بالميناء،نجئ الآن للنظر في الطعـــن الخـــامس والسادس لارتباطهما ببعض.

لقد سبق أن أشرنا إلى أنه لم يجر كشف معملي علي الزبيب المذكور وأنما تم التقدير بتلفه لمجرد أن هنالك شـــحنة مـــن روث البهائم قد شحنت بالسفينة وأن المطعون عليهم ينفون مسئوليتهم عـن هذا الزبيب لشحنة علي السطح ويضيفون بأن هذا الزبيب شحن منـذ مبدأ الأمر وهو فاسد وسيتدلون في ذلك بالأتي :-

(١)أن بلد منشأ البضاعة هو إيران وهو مـــن البلـــدان المتـــأثرة بالإشعاع الذري وفي هذا اختلف شـــاهدي الإدعـــاء الثـــالث والرابع ففي حين يقول الثالث منهما بأن إيران ليست من البلدان المتأثرة بالإشعاع الذري ويقول الرابع بأنها من البلدان المتأثرة وأيا كان قولهما فإن الثابت إن الزبيب المذكور شحن من إيران إلى الشارقة ومنها شحن إلى السودان وكـــان يمكـــن للفحـــص



المعملي أن يأخذنا إلى بر الأمان ولكنه لم يفعل وظـــل حـــال الزبيب كما هو دون فحص.

(٢) أنه وعلي الرغم من أن الزبيب المذكور شحن من الشـــارقة فأن الشهادة الصحية استخرجت من دبي . لماذا ؟ لم تكشف لنـا قضية الإدعاء عن السبب ليس هذا فحسب بل هـــذه الشـــهادة استخرجت بعد حوالي تسعة أيام من تاريخ وصول الزبيب إلـى الميناء . لماذا ؟ أيضا لا نجد إجابة علي ذلك من خلال قضيـة الإدعاء .

(٣) أنه وعلي الرغم من استخراج الشهادة الصحية بعد كل ذلـــك الوقت ومن غير بلد الشحن فأنها جاءت خاليـــة عـــن تـــاريخ الصلاحية . لماذا ؟ أيضاً لا نجد إجابـــة مـــن خـــلال قضيـــة الإدعاء؟

(٤) أنه وبسبب الطاعنين تم شطب هذه الدعوى لفشلهم في تقديـــم بعض المستندات المطلوبة الخاصة بتاريخ بدء الطـــاعنين فـــي إجراءات التخليص لأكثر من ثلاث سنوات وأعيد السير فيـــها بحكم من محكمة الاستئناف الموقرة ومع ذلك لم يتبيـــن هـــذا التاريخ بشكل فعلي .

(٥) أن البضاعة شحنت علي السطح وقد دون المطعـــون ضدهـــم تحفظا علي بوليصة الشحن تفيد بعدم مسئوليتهم عنها لخطـــورة الشحن علي السطح ولم يقدم الطاعنون ضماناً كما جري عليـــه الحال لاستلامها سالمة .

(٦) لقد بدأ شحن السفينة بالروث بعد أكثر من خمسة عشرة يومـــاً وهذا يعني أن التأخير في تخليص الزبيب إنما كان بسبب تلفـــه

أصلا ولو صح أنه سليم لتم تخليصه في نفس يـــوم وصـــول الباخرة وهذا ما جري عليه العمل علي نظام التسليم المباشر .

(٧) أن تفريغ السفينة من الشحنة يتم عادة عـــن طريـــق وكيـــل السفينة والذي يسمي عادة بالوكيل البحري ولكن ثمـــة إجـــراء آخر يتم به تفريغ السفينة وهو حالة قيام المرسل إليه (بتعيـــن أمين حمولة) (مخلص) لتخليص الشحنة وهذا ما تم في هـــذه الدعوى إذ قام وكيل السفينة بتسليم كافة الأوراق التي تخـــص الشحنة إلى أمين الحمولة وبهذا يكون قد أخلـــي ســـاحته مـــن مسئولية التفريغ .

أخلص من كل هذا إلى صحة الحكم المطعون فيه وقيامـــه علي القانون والوقائع وهو حكم يستحق الثناء والإشادة لتطرقة لكافة الجوانب الهامة في القانون البحري الأمر الذي يدعوني بالتوصيـــة بطباعته وتوزيعه علي السادة قضاة ولاية البحر الأحمر للاسترشـــاد به في أحكامهم.

وعلي هذا فإذا وافق الزميلان المحترمان فأنى أري أن نؤيد الحكم المطعون فيه وأن نأمر بشطب هذا الطعن برسومه .

محمد صالح علي
قاضي المحكمة العليـــا
١٦/١٢/١٩٩٨م

أوافـــق

محمد صالح محمد
قاضي المحكمة العليـــا
١٩٩٨/١٢/٢٠م

أوافـــق

عبد الرؤوف حسب الله ملاسى
قاضي المحكمة العليـــا
١٩٩٨/١٢/٢٦م
١٤١٩/٩/٨هـ

الأمر النهائي :

أمر

((يشطب الطعن برسومه))

عبد الرؤوف حسب الله ملاسى
قاضي المحكمة العليا
ورئيس الدائرة
١٩٩٨/١٢/٢٦م
٩ / ٩ /١٤١٩هـ

بسم الله الرحمن الرحيم

لدي محكمة بور تســــودان الجزئية

فيما بين

إلهام الطيب قرشي (مدعيه)

/ ضد /

توكيلات باعبود للتجارة والملاحة (مدعي عليها)

ق م / ٢٤ / ١٩٩٣م

الحكم

أسست المدعيه دعواها بواسطة الأســتاذ/ الطــاهر حســن المحامي أنه بتاريخ ١٩٩٢/٨/١٢م شحنت المدعية عدد ١٢ طــرد عفش من ميناء جدة بالمملكة العربية السعودية بموجب تذكرة الشحن رقم ٢١٨٠٤ الصادرة من المدعي عليها ٠٠ لكي تسلم إلى المدعيــة بميناء عثمان دقنة بسواكن وعند حضور المدعية لاستلام عفشــها فقدت ثلاث طرود كانت من ضمن محتويات الشركة وهي عبــارة عن : تلفزيون ملون ٢٠ بوصة ثمنه ١٧٨٠ ريال سعودي – طقــم ترابيز إيطالي الصنع وثمنه ٨٣٠ ريال وعجلات أطفــال وثمنــها ٣٦٠ ريال سعودي .

بتاريخ ١٩٩٢/٩/١٩م تقدم مخلص المدعية بمطالبة المدعي عليها بالطرود الناقصة وطلبت المدعي عليها مهلة ثلاثة أشهر ، لــم تستلم المدعي عليها الطرود المفقودة آنذاك وتطلب قيمتــها وأيضــا

الأضرار التي تكبدتها المدعي عليها وهي عبارة عن ١٥ ألف جنيه بالإضافة إلى رسوم الدعوى وأتعاب المحاماة .

رد الأستاذ / عثمان مكي عن المدعي عليها علي الدعوى وأقر بشحن البضاعة وفقدان الطرود الثلاثة ومحتويات الطرود الثلاثة ولكنه أنكر مسئولية المدعي عليها عن ضياع العفش وأن التسليم للبضاعة للمدعية يتم بواسطة المواني والجمارك وليس بواسطة المدعي عليها وناقش بقية الطلبات وطلب شطب الدعوى ٠٠ ومن ثم صاغت المحكمة الإقرارات ونقاط النزاع التي جاءت علي النحو الآتي :

الإقرارات :–

(١) شحن المدعية العفش علي الباخرة باعبود التي تملكها المدعي عليها .

(٢) فقد ثلاث طرود تخص المدعية عبارة عن تلفزيون ملون . وترابيز وعجلات أطفال .

نقاط النزاع :–

١/أ/ هل المدعي عليها مسئولة عن العفش الذي يخص المدعية الذي فقد في ميناء عثمان دقنة – سواكن (المدعية + القانون).

ب/ أم أن المدعي عليها غير مسئولة لأن التسليم يتم بواسطة المواني والجمارك وتنتهي المسئولية بتفريغ الباخرة ووضع البضاعة في الرصيف (المدعية + قانون) .

٢/ إذا كانت الإجابة علي(١)(أ) بنعم فهل تبلغ قيمة الطرود الثلاثـــة مبلغ ٢٩٧٠ ريال سعودي ٠٠ وأن المدعي عليها تكبدت خسائر بعد وصولها بور تسودان وقدرها ٢٥ ألف جنية سوداني .

٣/ إزاء ما تبين، مما تقضي المحكمة : عليه ســوف أنــاقش نقــاط النزاع مع الإفادات الواردة حسب نقاط النزاع علي النحو الأتي :-

نقطة النزاع الأولي :-

(١)(أ) هل المدعي عليها مسئولة عن العفش الذي فقد مــن المدعية في ميناء عثمان دقنة بسواكن ؟ (الإدعاء + قانون) .

يقع عبء إثبات هذه النقطة علي الإدعــاء فــهل اســتطاع الإدعاء إثبات هذه النقطة لصالحه ؟ قبل الإجابة علي السؤال أعلاه نجد أن القانون الواجب التطبيق هو قــانون نقــل البضــائع بحــراً السوداني لسنة ١٩٥١م في المجلد رقــم (٣) المــادة (٢) منــه ٠٠ والقواعد العامة للقانون البحري وفقاً لاتفاقية بر وكســل لســندات الشحن ١٩٦١م واتفاقية هامبورج ١٩٧٨م لأن القانون الســوداني لنقل البضائع بحراً لسنة ١٩٥١م لم يخرج من إطار روح الاتفاقيتين وبالإضافة إلي ذلك نجد أن المحكمة العليا الموقرة أخذت بــالقواعد العامة للقانون البحري وفقاً للاتفاقيات الدولية في مجــال القــانون البحري وأخرها ســابقة الشــركة الســودانية الإســلامية للتجــارة والخدمات / ضد / أصحاب البــاخرة هــانو م ع/ ط م/٨٩/٢١٧م (غير منشورة).

بخصوص اتفاقية هامبورج فهي أحدث اتفاقيــة فــي هــذا المجال فقد صدرت بتاريخ ١٩٧٨/٣/٣١م وتم إقرار هذه الاتفاقيــة

من قبل المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في هامبورج وتم إقرار هـــذه الاتفاقية بواسطة الجمعية العامة للأمم المتحدة وهذه الاتفاقية تقـــوم أساسا علي المشروع المقدم من قبل لجنة الأمـــم المتحـــدة للقـــانون البحري الدولي (C.N.U.D.C) والجدير بالذكر أن قـــانون نقـــل البضائع بحرا السوداني ذكر بالقواعد العامة والمحكمـــة تســتهدى وتسترشد بالقواعد العامة للقانون البحري والاتفاقيات الدولية الســابقة الذكر ولعل اتفاقية هامبورج جاءت بعد المآخذ التي انطوت عليـــها معاهدة بر وكسل لسندات الشحن لأن معاهدة بر وكســـل قصـــرت اهتمامها علي سند الشحن وعلي توحيد بعض القواعد المتعلقـــة بـــه دون أن تعطي التفافا إلى وثائق النقل الأخرى التـــي كـــثرت وذاع انتشارها حاليا في العمل ..

عليه لما تقدم أري تطبيق معاهدة هامبورج لســـنة ١٩٧٨م بجانب معاهدة بر وكسل بسندات الشحن والقواعد العامة في القـــانون البحري الدولي التي تتماشى مع روح القانون البحـــري الســـوداني لسنة ١٩٥١م لنقل البضائع بحرا ....

وعليه هل المدعي عليها مسئولة عن هلاك البضاعة التـــي تخص المدعية في تقديري أن الإجابة علي هذا السؤال بالإيجاب ذلك للآتي :-

(١)لقد أقر المدعي عليه أن البضاعة التي تخص المدعية تم شحنها بواسطة الباخرة (عبود) وهي تابعة للمدعي عليـــه وأيضـــا أن البضاعة موضوع الدعوى موجودة في التذكـــرة (م أ ١) ... وموجودة في منفستو الباخرة ... وأقر المدعي عليـــهم بفقـــد الطرود الثلاثة ومحتويتها ولكن نفوا المســـئولية عـــن ضيـــاع



البضاعة ٠٠ وأن البضاعة ضاعت بين أفرغها مـــن البـــاخرة وإنزالها عند الرصيف وأن المسئولية تقع علي المواني البحرية والجمارك في تقديري أن دفع المدعي عليهم ليس له أساس لأن البضاعة تحت حراسة الناقل لأن مسئولية الناقل تمتد منذ دخول البضائع في حراسة الناقل في ميناء الشحن وحتى تسليمها إلـــى المرسل إليه أو من يقوم مقامه في ميناء التفريغ ٠٠٠ وبالتـــالي فأن الناقل يضمن الهلاك والتلف الذي يصيب البضاعة ٠٠٠.

(٢) أن النطاق الزمني لمسئولية الناقل عن هلاك أو تلف البضاعـة تبدأ من استلام البضائع في ميناء الشحن وحتى تســـليمها إلـــى المرسل إليه في ميناء التفريغ ٠٠٠ .

لقد أقر المدعي عليهم أن البضاعة لم تسلم إلي المدعية أو من ينوب عنها ٠٠٠

(٣) الأساس القانوني لمسئولية الناقل عن البضائع والقاعدة العامـــة تقضي بمسئولية الناقل عن هلال البضـــائع أو تلفـــها وكذلـــك الناتجة عن التأخير في التسليم إلا إذا ثبت أن الخطأ أو الإهمال كان من طرف الشاحن ٠٠٠٠ ولم يذكر المدعي عليـــهم فـــي دفاعهم أن هنالك خطأ من المدعية أو إهمال أو قوه قـــاهرة أو عيب ذاتي في البضاعة أي لم يذكر الناقل ســـبب يعفيـــه مـــن المسئولية وفقاً للقواعد العامة في القانون البحري .

(٤) أخطرت المدعية عليها بفقدانها للعفش بواســـــطة المخلـص عوض أحمد جابر (ش إدعاء٣) ولم يعترض محامي الدفاع عن هذا الإخطار وأشرت عليه المحكمــــــة (م أ٣) طلب المدعي عليهم مهلة ثلاثة أيام لتفتيش البضاعة ولكن لم يعثر عليها .

(٥) حسب إقرار المدعي عليهم أن هنالك منـــدوب منـــهم يكــون موجودا عند تفريغ البضاعة من الباخرة وحتـــى شـــحنها فـــي الترلات التي تخص هيئة الموانى البحرية ويستخرج إيصــــــال بذلك .. لكن الطرود الثلاثة المفقودة لم تـــدرج فـــي إيصـــال الموانئ البحرية حسب إفادة الشهود وهذا يعني أن البضاعة لـم تشحن أساسا من ميناء الشحن (جدة) أو ضاعت بيـــن تفريـــغ البضاعة من الباخرة لحين وصولها إلى المخزن فكيف تكــــون مسئولية الموانى البحرية ولم تدخل البضاعة في حوزتهم لـــم يدرجها المخزنجي في الإيصال الخاص باستلام البضاعة ذلـــك بافتراض مسئولية هيئة الموانى البحرية عـــن البضاعـــة ... وعليه لا أري مبررا لمناقشة لائحة الموانى البحرية التي تنفي مسئولية فقدان أي بضائع وفقا لنص المادة ٤٧و ٢٢ ب ج مـــن اللائحة لسنة ١٩٧١م.

(٦) أيضا ذكر المدعي عليهم أن المسئولية عن فقدان البضائع تقـــع علي الجمارك ومعلوم أن الجمارك ليس لها مسئولية عن العفش أو البضائع إلا بافتراض واحـــد إذا حجـــزت البضاعـــة وتـــم استخراج إعلان حجز .

(٧) لقد ذكر محامي الدفاع أثناء مناقشة وكيل المدعي عليــــهم أن هنالك شرط في التذكرة يعفي المدعي عليهم من مسئولية فقدان البضائع ... وبالرجوع إلى التذكرة (م أ٤) الشروط الـــواردة في الفقرة (٤) في حالة لا سمح الله وحدث أي تلف أو نقـــص ، فقدان جزئي أو كلي فأن الناقل والشركة والوكيل غير مسئولين والتعويض لا يتجاوز قيمة النولون فقط .

أري في تقديري أن ما ورد أعلاه يعتبر عقد إذعـــان ولقــد ورد في مؤلف القانون البحري للدكتور علي جمال الدين عوض ص ٣٥٢ ... في الفقرة (٤٨٨) أن عقد نقل المسافرين بحرا أصبـــح من عقود الإذعان التي يمكن للقاضي أن يطبق بشأنها القواعد العامة في عقد الإذعان في القانون العام ... التي تجيز للقاضي أن يعدل الشروط التعسفية أو يعفي الطرف المذعن منها ... بالرجوع إلـى خلفية عن عقد الإذعان نجد أن عقد الإذعان عقد نمطي وهي العقود التي تبرمها جهة قوية مع جهة ضعيفة مثل عقود الكهرباء والميـــاه وعقود التأمين وغيرها ... وأول من كتب هذه العقود هو الفرنسي سالي) في مقال كتب سنة ١٩٢٢م في إحدى الروايات الفرنســـية .. وظهر هذا العقد بعد ظهور الطباعة واقتضته ظروف اقتصاديـــة معينة وقال سالي : (أن هنالك عقود بمعني) الكلمة ويكـــون فيـــها تفاوض في السعر واتفاق علي شروط معينة أما العقـــود الأخـــرى ويقصد بها عقد الإذعان فلا يكون فيها تفاوض أو اتفـــاق أو غـــيره مثل عقود الكهرباء ... ونجد أن هنالك مميزات لعقـــود الإذعـــان وهي :-

(١) لا توجد فيها مفوضات بين الموجب والقابل .

(٢) تعمل هذه العقود بواسطة جهة لها قوة ومركـــز وذات ثقـــل اقتصادي والطرف الأخر من العقد يكون أضعف ليس له خيار إلا القبول بها ... ويضعها الطرف القوى حماية لنفسه مـــن المسئولية أو الحد منها .

(٣) أن عقد الإذعان هو عقد كسائر العقود ومـــن حيـــث توفـــر الأركان المعروفة إلا أنه يتميز فيه أنه يصـــدر للنـــاس كافـــة

وبشروط واحدة ولمدة غير محددة وهو يتعلق بسلع أو خدمات يحتكرها الموجب و تكون من الضروريات بالنسبة للمستهلكين أو المنتفعين كما تكون المنافسة محددة .

(٤) تكون عقود الإذعان مطبوعة في شكل ثابت وموحد بالنسبة للكافة وهي مقررة في معظمها في مصلحة الموجب والقبول ولا يشترط أن يكون نابعاً عن رضي الموجب له ٠٠٠ إنما يكون في شكل إذعان أي رضوخ للشروط المدونة في الإيجاب فهو لا يملك إلا أن يقبل هذه الشروط فيتعاقد أو يرفض فيفقد السلعة أو الخدمة التي لا يجدها إلا لدي الموجب .

بالرجوع إلى الفقه الإسلامي لا نجد ما يسمي بعقد الإذعان لأن هذه العقود علي (الاحتكار) وهي مكروهة في الإسلام لما فيها من ضرر للناس ٠٠٠ وقد روي عن سعيد بن المسيب أن رسول الله (ص) قال : (من أحتكر فهو خاطئ) وروي عن عمر بن الخطاب رضي الله عنه أنه خرج مع أصحابه فرأي طعاماً كثيراً قد القي علي باب مكة فقال ما هذا الطعام : فقالوا جلب إلينا فقال بارك الله فيه و فيمن جلبه فقيل فأنه أحتكر قال ومن أحتكره قالوا فلان مولي عثمان وفلان مولاه فأرسل إليهما فقال : ما حملكما علي احتكار طعام المسلمين قالا نشترى بأموالنا ونبيع قال : سمعت رسول الله (ص) يقول : من احتكر علي المسلمين طعامهم لم يمت حتى يضربه الله بالحزام أو الإفلاس ٠٠٠

لم يقف الفقه الإسلامي عند الاحتكار فحسب ليمنعه خوف مضرة الناس بل ذهب إلى أبعد من ذلك عندما كره بيع ملتقى السلع وهو صورة من صور الاحتكار إذ يقوم الشخص فيه بلقاء قافلة

خارج العمران وهي في طريقها إلى الداخل ويشترى ما عندها من سلع ليبيعها بسعر عالي داخل العمران ٠٠٠٠ والرسول الكريم (ص) يقول في هذا (لا تتلقوا السلع حتى تهبط الأسواق) .

وأيضا أن قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م سار في نفس الاتجاه في نص المادة ٤٥ (لا يعتبر التسليم شروط معينة في عقد الإذعان قبولاً مع مراعاة أي قيود مقرره لعقود الإذعان في القانون وأيضاً نصت المادة ١١٨ من نفس القانون) إذا تم العقد بطريقة الإذعان وتضمن شروطاً تعسفية ٠٠ جاز للمحكمة أن تعدل هذه الشروط أو تعفي الطرف المذعن منها وذلك وفقاً لما تقضي به العدالة ويقع باطل كل اتفاق علي خلاف ذلك) (بل لم يكتف القانون السوداني بذلك بل تدخل مرة أخري عندما جعل الشك في مصلحة الطرف المذعن ذلك وفقاً لنص المادة ١٠٢ من قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م واسترشاداً لكل ما تقدم أري أن ما ورد في التذكرة (م أ ٤) الفقرة (٤) بإعفاء المدعي عليها من مسئولية فقد البضاعة يعتبر شرط تعسفي خصوصاً بعد ثبوت مسئولية المدعي عليها عن فقدان البضاعة دون سواها كما ذكرت لاحقاً وأري إعفاء المدعية من هذا الشرط ٠٠٠ والمحكمة تتدخل عدالة وتعتبر أن المدعية غير ملزمة بهذا الشرط كطرف ضعيف ٠٠٠ وبالتالي لا يسعف ذلك الدفاع في تنصله عن مسئولية فقد البضائع التي تخص المدعية .

(٨)لقد جاءت السوابق القضائية السودانية في الآونة الأخيرة علي نفس المنوال بمسئولية الناقل عن فقدان البضاعة عند وصولها

ميناء الشحن أو عدمه وعدم تسليمها إلي الشاحن وهي سابقة
شركة قاعودا مصر للملاحة / ضد / الأمين أحمد علي
(م ع/ ط م/١٩٩٢م)

وجاءت سابقة :-

أس م/١٤٧/٩٣ ((الولاية الشرقية))
ملاك الباخرة شار شيخ / ضد / قمر الدولة ميرغني الطاهر وهيئة الموانئ البحرية

تحديدا في مسئولية هيئة الموانئ البحرية عن فقدان البضائع في مرحلة التفريغ من الباخرة وضياعها في الرصيف وفقا لنص المادة ٤٧ /٢ ب ج من لائحة الموانئ البحرية لسنة ١٩٧١م نفت المسئولية عن هيئة الموانئ البحرية وقررت إن الناقل مسئول عن هلاك أو تلف أي بضاعة في تلك المرحلة من مراحل الشحن البحري .

واخيرا جاء قضاء المحكمة العليا الموقرة علي نفس منوال السوابق القضائية وهي أحدث سابقة :

أصحاب الباخرة الرشيد / ضد / المؤسسة العامة للبترول
م ع / ط م/ ٣٤٨ /٩٣

والتي قررت أن مجرد انتفاء مسئولية هيئة الموانئ البحرية قانونا قبل الاستلام تظل المسئولية قائمة عل عاتق الناقل .....

لكل ما تقدم من أسباب أري مسئولية المدعي عليها (الناقل) توكيلات باعبود التجارية (أصحاب الباخرة عبود) عن فقدان الطرود الثلاثة التي تخص المدعية ... وبالتالي أري حسم هذه النقطة لصالح الإدعاء .

نقطة النزاع الثانية :-

إذا كانت الإجابة علي (٨) بالإيجاب فـــهل مبلـــغ الطـــرود الثلاثة المفقودة مبلغ ٢٩٧٠ ريال ســـعودي وأن المدعيـــة تكبـــدت خسائر ومصاريف لتفتيش العفش المفقود بلغت ٢٥ ألف جنية؟

بما أن المحكمة قررت إن الإدعاء اســـتطاع إثبـــات نقطـــة النزاع الأولي الفقرة (٨) لصالح الإدعاء بمسئولية المدعي عليها عن فقد الطرود فهل بلغ ثمن الطـــرود مبلـــغ ٢٩٧٠ ريـــال ســـعودي بالرجوع إلى الفواتير المقدمة م أ٢/١ ولم يعترض عليها الدفاع عنـد سماع المدعية علي ص ١٤ من المحضر .

عليه أقرر إن الادعاء استطاع إثبات أن مبلغ الطرود الثلاثة هو ٢٩٧٠ ريال سعودي ٠٠ وبخصوص الجزئية الثانية فقد ذكـرت المدعية أنها دفعت للمخلص مبلغ ١٢ ألف جنية والفنادق دفعت لـــها مبلغ ١٤ ألف جنية و ٤٤٥ جنية حسب م أ ٣) ولم يقدم الدفـــاع أي بينة تناقض هذه البينة .

عليه أقرر أن الإدعاء استطاع إثبات هذه النقطة لصالحـــة ، بخصوص دفع قيمة البضاعة المفقودة بالريال السعودي أري بعـــد صدور قانون التعامل بالنقد الأجنبي ٧٩ م تعديل سنة ١٩٩٣م .

أري دفع المبلغ إلي المدعية بما يعادل الجنيـــــة الســـوداني بالسعر الرسمي في وقت السداد ٠٠٠ حتى لا تتضرر المدعية مـــن ارتفاع وانخفاض قيمة الريال بالنسبة للجنية السوداني .

عليه لما تقدم قررت الأتي :-

أمـــــــــر :

(١) تدفع المدعي عليها للمدعية مبلغ ٢٩٧٠ ريال سعودي - مـــا يعادلها بالجنية السوداني وقت السداد .

(٢) تدفع المدعي عليها للمدعية مبلغ ٢٥ ألف جنية .

(٣) تتحمل المدعي عليها الرسوم والأتعاب .

مرتضي الصديق الحسن
قاضي جزئي بور تسودان
الدرجة الأولي
٢٢/يناير/١٩٩٤م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف الولاية الشرقية

بور تسودان

الدائرة المدنية

القضاة :

السيد / محمد الأمين مختار - قاضي المحكمة العليا رئيسا

السيد / مصطفي عبد القادر - قاضي محكمة الاستئناف عضوا

السيد / محمد علي خليفة - قاضي محكمة الاستئناف عضوا

مطبعة التمدن المحدودة المستأنف

/ ضد /

أصحاب الباخرة كورت دي أرفيس المستأنف ضده

أ س م /٨٣/١٩٩٤م

قانون بحري - كيفية إثبات واقعة الشحن .

قانون بحري - التزام الناقل بتسليم سند الشحن .

قانون بحري - عملية الرص والتستيف داخل السفينة يحكمها العقد أو طبيعة البضاعة - سلامة عملية الرص والتستيف عبء على الربان

قانون بحري - تسليم البضاعة للمرسل أليه - ماذا يعني .

قانون بحري – مسئولية هيئة الموانى البحرية عن البضاعة متي تبدأ

١. تثبت واقعة الشحن بسند الشحن وليس هنالك ما يمنع من إثباتها بكافة طرق الإثبات .

٢. الناقل ملزم بتسليم الشاحن سند الشحن باستلام البضاعة .

٣. الرص والتستيف في السفينة يتم وفقا للعقد أو طبقا لطبيعة البضاعة . سلامة عملية الرص إلزام يقع علي عاتق ربان السفينة .

٤. التسليم للبضاعة الذي ينهي عقد النقل ومسئولية الناقل هو التسليم بالمعني القانوني ويتكون من عدة عمليات هي : التسليم المادي يتحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته ثم يسلم الناقل سند الشحن مؤشرا عليه بما يفيد المخالصة .

٥. تبدأ مسئولية هيئة الموانى عن البضائع بعد استلامها وإدخالها الأرصفة أو المخازن واستخراج إيصال الميناء الذي يحدد نوع وعدد البضاعة التي تم استلامها وبالتالي وضع البضاعة من قبل الناقل في الرصيف لا يعفيه من المسئولية . بمجرد انتفاء مسئولية هيئة الموانى قانونا قبل الاستلام تظل المسئولية قائمة علي عاتق الناقل .

المحامون

الأستاذ / صلاح مرحوم

عن المستأنف

الحكـــــــم

القاضي : محمد علي خليفة

التاريخ : ٤/٧/١٩٩٤م

الوقائع ، الطاعنون ، المستأنفون في ١٢/ ينـــاير / ١٩٨٨م شحنوا علي متن الباخرة كوريتا رسالة ورق طباعة أبيض بموجب بوليصة الشحن رقم ١٤ من ميناء كونستانزا برومانيا إلـــى مينـــاء بور تسودان ، وصلت البضاعة بعجز ٦١ بالة . عرض المســتأنف ضدهم أصحاب الباخرة بواسطة وكيلهم البحــري المدعـــي عليـــهم الثاني كمية من الورق الأبيض ورفض المدعي استلام الكمية السائبة باعتبار أنه غير مطابق لمواصفات البضاعة فضلا عن أنه لا يجاوز الأربعة بالات في حين أن العجز ٦٠ ، لذا قاموا برفع هذه الدعـوى التي رأت المحكمة الجزئية الدرجة الأولي بور تســـودان بشـــطبها باعتبار أن المدعين المستأنفين لم يقومـــوا بصحيـــح الإجـــراءات القانونية في تحديد العجز علي الأوراق الرسمية ، ضد هذا القـــرار يستأنف لنا الأستاذ صلاح مرحوم ويدور محور طلبه باختصار غير مخل في الأتي :-

(١)أن المستأنفين لم يسلموا كل الرسالة التي دونت علي وثيقة عقد النقل البحري (البوليصة) وكان ذلك بعجز قدرة ٦١ بالة .

(٢)أن المستأنف ضدهم الثواني وهم وكـــلاء للمســـتأنف ضدهـــم الأوائل أصدروا للمستأنفين أمرا بتسليم بـــاقي كميـــة العجـــز وكانت في شكل أوراق طباعة "سائبة" " رفـــض المســـتأنفون"

استلامها لأنها تخالف مواصفات البضاعة المرسلة إليهم كما هي في بوليصة الشحن " ورق طباعة" أبيض بحجم ٧٠ ملم "

(٣) إن علي الناقل مسئولية تنفيذ عقد النقل في حدود التزامه بتسليم البضائع المرسلة إلى المرسل إليه تنفيذا تاما ولا يعفيه من ذلك تفريغ البضاعة علي رصيف الميناء مثلا ، وأشار إلى كتاب القانون البحري لسميحة الغلباوى قائلا المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي ... فالمرسل إليه وهو يمثل آخر مرحلة من عقد النقل البحري وبها تنتهي التزامات الناقل وتستطرد الدكتورة سميحة في ذات المؤلف (بأن التزامات الناقل لا تنتهي عند تلك المرحلة فقط إذ لا يعتبر التسليم قد تم فعليا ولا ينتهي عقد النقل إلا بتسليم البضاعة كاملة وسليمة أيضا للمرسل إليه أو نائبه ولا يعتبر تسليمها إلى سلطات الجمارك مبرئا لذمة الناقل المرسل إليه لأن مصلحة الجمارك لا تنوب عن الأخير) .

(٤) يري أن عدم التزام المدعين "المستأنفين" باستخراج أورنيك ٤٨ جمارك الذي يحدد العجز لا علاقة له بالتزام المدعي عليهم " المستأنف ضدهم بتنفيذ عقد النقل ويلتمس في محصلة طلبه إلغاء القرار والحكم لهم بمطالبتهم . من الجانب الأخر تم إعلان المستأنف ضدهم في ١٩٩٤/٤/٢٣ وحتى ١٩٩٤/٥/١٤م ولم يصل ردهم وبالتالي أصبح الطلب جاهزا للفصل فيه . صدر الحكم المطعون فيه في ١٩٩٤/٣/١٤م وقدم هذا الطلب في ١٩٩٤/٣/٢٢م فهو مقبول شكلا لتقديمه وفق القيد الوارد في نص المادة ١٩٢ إجراءات مدنية لسنة ١٩٨٣م

من حيث الموضوع وفي تقريري أن هذا الطلب ينبغي الفصل فيه علي النحو الآتي :-

أولا :-

تبدأ عمليات النقل البحري باستلام الناقل للبضاعة وذلك في الزمان والمكان المحددين في العقد ، بوليصة الشحن ، واستلام الناقل للبضاعة يكون في اللحظة التي يقبلها فيها لنقلها وهو عمل قانوني وإن الناقل ملزم عند استلام البضاعة أن يتحقق من التغليف ومسألة التغليف خاصة في دعوانا هذه وفي قضايا الحديد مهمة جدا وسوف نعود لها بشي من التفصيل . فور استلام الشاحن للبضاعة يقوم باستخراج بوليصة الشحن والمرحلة الثانية هي شحن البضاعة ورفعها من الرصيف وغالبا ما يتم برافعات الباخرة أو المواني أو الأنابيب إذا كانت البضاعة سائبة "قمح " وتثبت واقعة الشحن بسند الشحن وليس هنالك ما يمنع من إثباتها بكل طرق الإثبات الأخرى فالناقل ملزم بتسليم الشاحن سند شحن باستلام البضاعة . تبدأ بعد ذلك مرحلة هامة في الدعوى هي الرص والتستيف وقد جرى العمل علي أن يكون الرص طبقا لما أتفق عليه في العقد أو طبقا لطبيعة البضاعة ويجب أن يكون الرص في عنابر السفينة كما يجب إن تغطي البضاعة بقطع خشبية حتى .بقيها من ماء البحر ، كما ينبغي التستيف بإقامة الفواصل بين البضائع . وسلامة عملية النقل التزام يقع علي عاتق كابتن السفينة سواء قام به رجال الطاقم أو عمال مقاولي الشحن والتفريغ . والتزام الناقل بالرص والتستيف هو التزام قانوني لا يجوز التخلص منه بحال من الأحوال ، فلا يجوز له



الاتفاق علي الإعفاء منه أما المحافظة والعناية علي البضاعة مسئولية الناقل ومع احترامي لمحكمة الموضوع لم تعط أهمية مسألة استلام الناقل للبضاعة هل كانت سائبة حين سلمت له أم كانت مربوطة في بالات وفق بوليصة الشحن .

أيضاً في مرحلة النقل البحري عملية النقل الغرض الأساسي عنها بتوصيل البضاعة ألي ميناء الوصول وهذا ما تم مع وجود عجز ، وترتبط أيضاً المرحلة الخامسة برص البضاعة في عنابر السفينة وهي مرحلة فك البضاعة ويقع علي الناقل عند الوصول الالتزام بفك البضاعة وتتدرج هذه العملية بين عمليات النقل البحري وذلك إلى أن يسلم المرسل إليه البصاعه وهو التسليم الذي ينتهي به عقد النقل البحري وينبغي لحصوله تفريغ البضاعة من السفينة وهذا التفريغ لا يتسنى تمامه قبل فك البضاعة وأخراجها من العنابر في ميناء الشحن تحصل عملية رص وتستيف البضاعة في عنابر السفينة لتجنبها خطر الهلاك أو التفريغ خلال الرحلة البحرية . وفي ميناء التفريغ تحصل العملية العكسية هي فك البضاعة وإذا حصيلت أخطاء خلال هذه المرحلة لا تعتبر أخطاء ملاحية ومن التجارب ومن كثرة هذه الدعاوى تحصل كثير من قضايا العجز في الحديد ويمكن قياس الأوراق موضوع الدعوى عليها . ولم يدع الناقل بأن العجز مصدره خطر ملاحي في عرض البحر . المرحلة السادسة هي التفريغ في ميناء الوصول . وهي العملية المقابلة للشحن الذي يحصل في ميناء القيام بذات الأوضاع التي بها الشحن ولكن بطريقة عكسية ويلجأ الربان قبل التفريغ إلى الحصول علي شهادة سلامة الرص . فلم يقدم الربان شهادة لسلامة



الرص لماذا لا تكون البضاعة والأوراق محزومة بدقة ولم ترص أو تستف في العنابر بصورة جيدة ؟ المسألة مسالة وقائع مادية يمكن إثباتها بكافة الطرق المرحلة الأخيرة هي ... التسليم ، وتسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل ويترتب عليه انتهاء عقد النقل وتلي عملية التفريغ . عملية التسليم ، عملية التحقيق من البضاعة وفحصها والتي تحصل علي الرصيف بعد التفريغ وأن كان الناقل يتطلب في العادة أن يكون الفحص علي ظهر السفينة فالمحضر لا يكشف عن كيفية استلام البضاعة وفق بوليصة الشحن وهي أهم إثبات بمثابة إنهاء عقد النقل وتوضيح كيفية تسليم البضاعة من الشاحن للناقل وأنها أيضاً في ميناء الوصول وهي علي الرصيف فحصت بواسطة السلطات المختصة أو الوكيل البحري للتأكد من سلامتها . والواقع أن التسليم الذي نقصده والذي ينهي عقد النقل وبالتالي مسئولية الناقل هو التسليم بالمعني القانوني وهو يتكون من عدة عمليات :-

أولها :-

وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه أو بعبارة أخري التستيف الذي يتم بوضع البضاعة ماديا تحت تصرف المرسل إليه وهو التسليم المادي .

ثانيها :-

تحقق المرسل إليه من البضائع الموجودة في حيازته .

ثالثها :-

هي العملية التي يتم بها التسليم القانوني وتكون بعد حصول ذلك التحقق من الجانب المرسل إليه حيث يسلم الناقل سند الشحن مؤشراً عليه بما يفيد المخالصة أو بعبارة أخري يحصل تسليم البضاعة للمستفيد من سند الشحن وهو حق له دون اعتبار لما إذا كان مالكاً للبضاعة من عدمه لأن السند يمثل حيازة البضاعة وليس ملكيتها وعل المرسل إليه حق الاستلام عند وصول البضاعة أن يقدم سند الشحن لشركة الملاحة أو وكيلها فتؤشر علية أو يستبدل بأمر تسليم شأنه في ذلك شأن سند الشحن الذي حل محله .

وبالتالي أجدني في اتفاق مع الأستاذ / صلاح مرحوم أنه لابد من التسليم المادي والفعلي للبضاعة وبنفس الطريقة التي سلم بها الشاحن الناقل من حيث التسليم وانتهى الجدل السائد في أن مسئولية الناقل تنتهي بمجرد تسليم البضاعة ما لم يكن مباشرة في مواعين هيئة الموانى أو رصيفها وقد أوضحنا في العديد من القضايا التي نظرناها أن التسليم لابد أن يكون وفقاً لما ذكرنا أعلاه بصورة مادية ووجد هذا الحكم التأييد من المحكمة العليا أشير على سبيل المثال لا الحصر إلى ما جاء في سابقة أصحاب الباخرة الرشيد ضد المؤسسة العامة للبترول م ع/ط م/٣٤٨/١٩٩٣م في هذا الصدد

يقول مولانا بشار " باستقــراء الأوراق يتضح أنه لا خلاف حــول منطوق المادة ٤٦ من اللائحة العامة لميناء بــور تســودان والتــي أوضحت أن مسئولية هيئة المواني تبدأ بعد اســتلام البضاعـــة أو إدخالها المخازن واستخراج إيصال الميناء الذي يحدد نــوع وعــدد البضاعة التي تم استلامها ولكن الخلاف يشمل من يكون المســئول عن الفترة ما بين إنزال البضاعة واستلامها من قبل المخازن وهــي الفترة التي يري الدفاع أنها ثغرة تعالج ويضيف قـــاض المحكمـــة العليا مصطفي محمد بشار ولكن الرأي عندي أنه بمجـــرد انتقـــاء مسئولية هيئة المواني قانونا قبل الاستلام تظل المسئولية قائمة علــي عاتق الناقل أو الناقلين المدعي عليهم .

اعتمدت المحكمة في قرارها علي أن مجرد إخفاق المدعيـن في إتباع إجراءات إثبات العجز هو أن يفقدوا حقهم فــي اســترداد العجز وقيمة . وفي تقديري إتباع هــذه الإجــراءات هــو ضمـــان للمطالبة وبالعجز ولكن لا ينبغي في حالة إغفالها أن يفقد الشاحن أو صاحب البضاعة ما يمكنه بصورة رسمية من إثبات العجـــز بكـــل طرق الإثبات. فضلا عن أن المحكمة اكتفت بشاهد الخـــبرة وهـــو وكيل بحري وأن مسئولية إثبات العجز بصورة رسمية هي علـــي المرسل إليه أو صاحب البضاعة دون استدعاء الجهـــة الرســـمية لتحديد ذلك ، ولما نحي حكم القاضي الجزئي الدرجة الأولـــي هــذا المنحي وتنكب الوزن السليم والتحقيق الدقيق لتحديـــد متـــي تبــدأ وتنتهي ... مسئولية الناقل كما أبنا في هذه المذكـــرة أري بعـــد موافقة الزملاء أن نأمر بإلغاء القرار وشـــطب الدعـــوى وإعـــادة الأوراق لإعادة النظر علي ضوء هذه المذكرة وأن نأذن للمحكمـــة

بالاستماع إلى ما تراه مناسبا من شهود الطرفين أو استدعاء شـــهود رسميين أو خبرة .

القاضي : محمد الأمين مختار

التاريخ : ٥/٧ /١٩٩٤م

القاضي : مصطفي عبد القادر

التاريخ : ١٣/٧ /١٩٩٤م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / جار النبي قسم السيد .... رئيساً

السيد / محمد صالح محمد ....عضواً

السيد / زين العابدين إبراهيم ....عضواً

المستأنف / مطبعة التمدن المحدودة

المستأنف ضده/ أصحاب الباخرة كورت دى ارفيس

م أ/أ س م /١٦٢/١٩٩٥م

المذكرة

أقام المستأنفون (المدعون) الدعوى رقم ٨٨/٥٥٧ أمـــــام محكمة بور تسودان الجزئية ضد المستأنف ضدهم (المدعى عليهم) يدعون فيها أنهم في ١٢/١/١٩٨٨م شحنوا من مينـــاء كونســـتانترا ٤٠٨ بالة ورق طباعه أبيض حجم ٧٠ ملجرام تبلغ قيمتها ٣٨٧٣٤ دولار أمريكي علي ظهر الباخرة " كورت دى أر فيـــس" التابعـــة للمستأنف ضدهم وذلك بموجب بوليصة الشحن لنقلها لمينـــاء بـــور تسودان . وصلت البضاعة بعجز ٦١ بالـــة قيمتـــها ٥٧٩١دولار

أمريكي ولذلك طلبوا الحكم لهم بمبلغ ٥٧٩١ دولار وتعويضا قـدره خمسون ألف جنية لاخلال المستأنف ضدهم بعقد النقل البحري.

رد محامي المستأنف ضدهم علي الدعوى فأنكروها ومن ثـم حددت المحكمة نقاط النزاع واستمعت لقضيـــة الادعـاء والدفـاع وبتاريخ ٩٤/٣/٢٢ أصدرت حكما بشطب الدعوى. تقدم المستأنفون باستئناف لهذه المحكمة وبتاريخ ٩٤/٧/١٧ صدر أمرا بإلغاء الحكم بشطب الدعوى واعادة الأوراق لمحكمة الموضـــوع للعمـل وفقـا لمذكرة محكمة الاستئناف . وضعت الأوراق أمام محكمة الموضوع لسماع الشهود حسب أمر محكمة الاستئناف آلا إن طرفـي الـنزاع فشلا في تقديم أي بينة إضافية ومن ثم أصدرت المحكمـــة بتـاريخ ٩٥/٥/٢٢ حكما جديدا يقضي بشطب الدعوى.

وضد ذلك الحكم تقدم محامي المستأنفون بهذا الطلب يلتمـس فيه إلغاء ذلك الأمر وإصدار حكم بطلبات المستأنفين ويتلخص طلبه في إن محكمة الموضوع قد تجاهلت التكييف القانونى الذي توصلـت له محكمة الاستئناف .

رد محامي المستأنف ضدهم علي ذلك الطلب مؤكدا صحـة الحكم المطعون فيه ويلتمس شطب هذا الطلب .

قدم الطلب خلال القيد الزمني المحدد في المادة ١٩٢ مـــن قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م ولذلك فهو مقبول شكلا.

ومن حيث الموضوع وبعد اطلاعي علي محضر الدعوى اتضح لي إن المستأنفين يدعون إن بضاعتهم المشحونة علي باخرة المســتأنف ضدهم وصلت بعجز بلغ ٦١ بالـــة ورق طباعـة أبيـض حجـم ٧٠ملجرام ماركة (وود فرى) وبالطبع فأن إثبات ذلك العجز يقـــع

علي عاتق أصحاب البضاعة (المستأنفون) ولقد وجـهت محكمـة الاستئناف محكمة الموضوع بأن تسمع بينة حول كيفية استلام الناقل للبضاعة هل كانت سائبة أم كانت في بالات وبما إن سبب الدعـوى قائم علي أساس العجز في البضاعة وليس تلف البضاعـة نجـد إن المستأنفين فشلوا في إثبات ذلك العجـز كمـا أنـهم لـم يقومـوا بالإجراءات التي تتطلبها سلطات الجمارك والميناء لاثبـات ذلـك العجز مع إن المستأنف ضدهم أثبتوا إن هنالك كمية مـن الـورق السائبة من نفس البضاعة.

لكل ما تقدم أري إن نؤيد حكم محكمة الموضوع ونأمر بشطب هـذا الطلب.

محمد صالح محمد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٥/١٩/١٢م

أوافق

زين العابدين إبراهيم
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٥/٩/١٧م

أوافق

جار النبي قسم السيد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٥/٩/١٧م

الآمر النهائي :-

نؤيد الحكم المطعون فيه ونأمر بشطب الطلب

جار النبي قسم السيد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
ورئيس الدائرة
١٩٩٥/٩/١٧م

أصحاب الباخرة هانو أكسبريس ٠٠٠٠ طاعن

ضد

مؤسسة دانفوديو الخيرية ٠٠٠٠٠ م ضده

م ع/ط م/١/١٩٩٧م

المبادئ:-

١/ يعتبر سند الشحن Bill of lading أداة لاثبات عملية شحن البضاعة ويتضمن بيانا بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها علي ظهر السفينة هو بمثابة إيصال من الناقل بإتمام شحن البضاعة الموصوفة فيه علي السفينة.

٢/ سند الشحن يعتبر حجة مطلقة في الإثبات لصالح المرسل إليه فيما يتعلق بالبيانات الواردة فيه.

٣/ إذا جاء سند الشحن نظيفا لا يحوي تحفظا عن حالة البضاعة عند الشحن فهو حجة في مواجهة الناقل باستلام البضاعة سليمة بدون تلف.

٤/ عقد النقل البحري يضع إلزاما علي الناقل بنقل البضاعة سليمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكسلا

بور تسودان

أمام :-

السيد / عبد الرؤوف حسب الله ملاسى ....رئيساً

السيد / جار النبي قيم السيد .... عضواً

السيد / محمد صالح محمد .... عضواً

أصحاب الباخرة هانو أكسبريس .... طاعن

ضد

مؤسسة دانفوديو الخيرية ..... م ضده

م ع/ط م/١/١٩٩٧م

المذكرة

أقامت المطعون ضدها (المدعية)الدعوى رقـــم ٩٥/٤٦٨ أمام المحكمة المدنية العامة ببور تسودان ضد الطاعنين (المدعـــى عليهم) مدعية أنها بتاريخ ٩٥/٢/٢٥م شحنت عـــدد ٧٨٧ ربطـــة

مواسير أسبسنوس تحتوي علي ٤٧٢٢ ماسورة ٦ بوصة من ميناء جدة إلى ميناء بور تسودان بموجب سند الشحن رقم ٦٩ وعن استلام البضاعة أتضح إن بها عجز (بسبب التلف) ٩٢٥ ماسورة تبلغ قيمتها ٣٧ مليون جنية وفشل الطاعنون في سداد قيمة العجز لذلك طلبت المطعون ضدها الحكم لها بمبلغ ٣٧ مليون جنية والمصاريف وأتعاب المحاماة.

رد محامي الطاعنين علي الدعوى ومن ثم حددت المحكمة نقاط النزاع واستمعت لقضية الادعاء والدفاع ثم أصدرت حكما لصالح المطعون ضدها يقضي بأن يدفع الطاعنون مبلغ ٢٢,١٣٧,٠٠٠ جنية زائد رسوم الدعوى.

لم يرض الطاعنون بذلك الحكم وتقدموا باستئناف لمحكمة استئناف البحر الأحمر التي قضت بتأييد حكم محكمة الموضوع.

ألان تقدم محامي الطاعنين بهذا الطعن طاعنا في قرار محكمة الاستئناف المؤيد لقرار محكمة الموضوع ويلتمس إلغاؤه وإصدار أمر بشطب الدعوى ويتلخص طلبه في إن التلف الذي حدث لبضاعة المطعون ضدها (المواسير) كان بسبب عدم كفاية التغليف وأن سوء التغليف يعتبر خطأ من الشاحن ويعفي الناقل من المسئولية كما أنه في حالة تحمل الطاعنين لمسئولية تلف البضاعة المذكورة فإن قيمة التعويض جاءت مخالفة للبينة التي قدمت في الدعوى.

قدم الطلب خلال القيد الزمني المحدد في المادة (٢٠٨) من قانون الإجراءات المدنية ولذلك نقبله شكلا.

ومن حيث الموضوع في تقديري إن هذا الطلب لا أمل في نجاحه مما يتعين علينا شطبه إيجازيا ذلك لأن الحكم المطعون فيه



والمؤيد بواسطة محكمة الاستئناف قد جاء صحيحا ووفقـــا للــوزن السليم للبينة. التي قدمها طرفي الخصومة فلقد نجح الادعاء فـــي إن يقدم بينة راجحة تثبت ما ادعاه وتمثلت في الأتي :-

١/ بالطبع يعتبر سند الشحن Bill of lading أداة لاثبات عمليــة شحن البضاعة ويتضمن بيانا بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها علي ظهر السفينة وهو بمثابة إيصال من الناقل بإتمام شـــحن البضاعة الموصوفة فيه علي سفينته . أنظر القانون البحري للدكتور محمود سمير الشرقاوي ص ٢٤٢-٢٤٣ وهو كذلك يعتـــبر حجــة مطلقة في الإثبات لصالح المرسل إليه فيما يتعلق بالبينات الـــواردة فيه أنظر نفس المرجع ص ٢٩٨ وإذا رجعنا لمستند إدعاء رقـم (١) سند الشحن الذي بموجبه تم شحن البضاعة موضوع هذه الدعـــوى نجد إنه وضح نوع البضاعة وكميتها والشكل الذي شـــحنت فيـــه إذ جاء فيه إنه تم شحن عدد ٧٨٧ ربطـــة تحتـــوي علـــي ٠٤٧٢٢) ماسورة أسبستوس مقاس ٦ بوصة وبما إن هذا المستند جاء نظيفـــا أي لم يؤشر فيه بأن هنالك تلف في هذه البضاعة أو إن البضاعـــة غير مغلفة بالصورة المطلوبة لمثل هذه المواسير فانـــه مـــن حـــق المطعون ضدها إن تتمسك به لانه حجة مطلقة في الإثبات علي مـــا جاء فيه لصالحها (المرسل إليه) هذا بالإضافة إلى إن عقد النقـــل البحري يعتبر التزاما من الناقل البحري بتحقيق نتيجـــة هـــي نقـــل البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول أنظر القـــانون البحري للدكتور محمود سمير الشرقاوى ص ٢٧٠.

٢/ أقوال شاهد الادعاء الاول عبده علي فقيري علي اليميـــن فـــي ص٤٥ إلى ص٥٢ حيث ذكر أنه قام بمعاينة المواسير التالفة وأعـــد

مستند إدعاء رقم (٦) وأتضح له إن المواسير التالفة عددهـــا ٩٢٥ ماسورة وأنه وجد كمية من المواسير التالفة سائبة ووجد كمية مـــن خشب المفروض يكون محزوم به المواسير من الأطراف وكمية من خشب العوازل وأنه وفقا لسند الشـــحن مســـتند إدعـــاء (١) فـــإن المواسير استلمت علي ظهر الباخرة سليمة وفي شكل ربط كما أفـــاد أنه حتى مع التغليف الجيد إذا كان التستيف في الباخرة غير صحيـح فأنه سيحصل تلف للبضاعة وأفاد إن باخرة الطاعنين غير مصممـــة لنقل مثل هذه البضاعة لعدم وجود عنابر بها ص ٥١ وكذلك ذكـــر في ص٥٢ أنه إذا كانت البضاعة غير مغلفة جيدا فعلي الطـــاعنين (الناقل) إن يخطروا صاحب البضاعة ويأشروا بذلك علـــي ســـند الشحن غير إن مستند إدعاء رقم (١) سند الشحن لم يـــرد فيـــه أي إشارة علي إن التغليف غير جيد وذكر إن المواسير جديـــدة وغـــير مستعملة وذكر أيضا انه شاهد الربط المكسرة فقط ولم يشاهد الربـط السليمة ولا علم له بالطريقة المشحونة بها وبالتالي لا يمكن الأخـــذ بقوله الذي أعتمد عليه محامي الطاعنين " بأنه لو عمل فـــي نهايـــة المواسير في الجنبات غطاء ما كان حصل تلف" مع العلم أنه ذكـــر في ص٤٧ أنه وجد كمية من الخشب المكسر من المفترض أن يكون قد حزمت به المواسير من الأطراف وكمية من خشب العوازل.

٣/ أقوال شاهد الادعاء الرابع (صديق حسن) علي اليمين حيث أفـاد في ص٦٧ في حالة شحن البضاعة وهي مكسرة علي ضابط الباخرة إن يأخذ تعهد أو شهادة من الشاحن توضح ذلك غير إن الطاعنين لم يقدموا أي مستند بذلك.

٤/ ذكر وكيل الطاعنين علي اليمين ص٧٨ – ٧٩ أنه وفقـا لسـند الشحن مستند إدعاء رقم (١) إن البضاعة استلمت سليمة ومفـووض تنزل ميناء الوصول سليمة وإذا البضاعة مستعملة أو بها تلــف أو عجز مفروض يسجل ذلك في سند الشحن .

٥/ ذكر شاهد الدفاع الاول علي اليمين إن مستند إدعــاء رقــم (١) مستند الشحن يوضح إن البضاعة شحنت بحالة جيدة ولم يؤشر فيــه إن البضاعة لم تربط الربط الصحيح وكذلك مستند إدعاء رقــم (٣) منفستو الباخرة.

٦/ ذكر شاهد الدفاع السادس علي اليميــن ص ١٠٧ أن المواســير كانت مربوطة صح وهذا ينفي ادعاء الدفاع بأن المواسير لم تكــن مغلفة بصورة جيدة.

٧/ فيما يتعلق بالتعويض وسعر المواسير فلقد ذكر شاهد الادعــاء الثالث أن قيمة الماسورة ألان (أي في نوفمبر ٩٥) حوالــي ٥٥ – ٦٠ ألف جنية ولقد أخذت المحكمة بالسعر الأقل الذي طــالبت بــه المطعون ضدها وهو ٤٧ ألف جنية ولذلك جاء التعويض مناسبا.

لكل ما تقدم آري إذا وافق الزميلان إن نأمر بشطب الطلــب إيجازيا وفقا لنص المادة ١٨٦ من قانون الإجراءات المدنية لســنة ١٩٨٣م.

محمد صالح محمد
قاضي المحكمة العليا
١٩٩٧/١/٣٠م

أوافق :

جار النبي قسم السيد
قاضي المحكمة العليا
١٩٩٧/٢/٤م

أوافق :

عبد الرؤوف حسب الله ملاسى
قاضي المحكمة العليا
١٩٩٧/٢/٥م
١٤١٧/٩/٢٧هـ

الأمر النهائي :-

يشطب الطلب إيجازيا بموجب م ١٨٦ إجراءات لسنة ١٩٨٣م.

عبد الرؤوف حسب الله ملاسى
قاضي المحكمة العليا
ورئيس الدائرة
١٩٩٧/٢/٥م
١٤١٧/٩/٢٧هـ

المستأنف .... شركة ترانزانتر

المستأنف ضده ....شركة الصمغ العربي

ق م / ٩٣/٧٢٩

أ س م/٩٥/١١١

م ع/ط م /٩٥/٥٤١

المبادئ :-

١/ رغم إن هيئة الموانى تحتكر التفريغ والشحن والمناولة بواسطة آلياتها بالنسبة للحاويات آلا إن ذلك لا يعفي الوكيل البحري من اتخاذ العناية والحيطة والحذر في حفظ الحاوية لحين شحنها لان الرص والتستيف يقصد به ترتيب البضاعة وتنظيمها بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف.

٢/ تبدأ مسؤولية الناقل من تاريخ استلامهم الحاوية من الشاحن حتى حملها بآليات هيئة الموانى لنقلها داخل العنابر الخاصة بالسفينة.

٣/ يكون وكيل السفينة مسئولا قبل الشاحن عن تلف البضاعة إذا كان التلف ناشئ من خطئه الشخصي أو تابعيه كما لو تأخر وكيل السفينة في تسليم البضاعة أو لم يحافظ عليها بعد تسلمها فتلفت أو سلم البضاعة تسليما معيبا دون إن يكون بيد المرسل إليه سند الشحن.

٤/ يشترط للأخذ بالظروف القاهرة أو الطارئة إنه لم يكن في الوسع توقعها وألا يكون الإجراء راجع إلي إهمال المدعى أو إخلال بالواجبات المفروضة عليه تجاه الغير.

٥/ إذا وقع الحادث الفجائي وكان عاما فلا يستطيع المتعاقد التذرع باستثنائية الحادث إلا إذا كان في وسع الشخص العادي توقعها .

٦/ القدر يعني أن ظروفا قد حدثت ويعجز الإدراك البشري عن التحوط منها ولا تحيط حكمة الإنسان بإمكان معرفة وقوعها.

محكمة بور تسودان الجزئية

ق.م ٩٣/٧٢٩

فيما بين:-

شركة الصمغ العربي .... مدعيه

ضـــــد

شركة ترانزانترا مدعي
السفينة جولي رو سو عليهم
أصحاب السفينة جولي رو سو

الحكـــــــــم

تقدمت المدعية بدعواها عن طريق الأستاذ طمبل وفـــق العريضـــة المعدلة - تأسيسا علي أن المدعية شركة محدودة مسجلة وفق قـانون الشركات لسنة ١٩٢٥م وانه في حوالي أبريل ٩٣ كـــانت المدعـــى عليها الأولى وكيلاً بحرية للسفينة جولي روس وكذلك وكيلاً شـــحن لها وإن المدعية كانت قد باعت للمدعو لقـــاذيونى ببولونيـــا ٢٤٠٠ جوال من الصمغ العربي النظيف زنتها ١٢٠ طن (٥ كيلو جـــــرام لكل جوال) وتم التعاقد علي نقل هذه البضاعة علي ظهر البـــاخرة جولي رو سو وللمشترين بميناء لاسبيزيا وافقت شركة ترانزانـــتر علي ذلك وحسب بوليصة الشحن فان مسئولية إحصـــاءا وتســـتيف البضاعة ورفعها علي ظهر السفينة هي مسئولية الشـــركة وســـلمت البضاعة لها بواسطة المدعية بعـــد إكمـــال إجـــراءات التخليـــص

الجمركي عليها وقامت الشركة بتستيف البضاعة في ست حاويات زنة كل منها ٤٠٠ جوال وهذه الحاويات مملوكة لاصحاب السفينة جولي روسو .. وفي حوالي ٩٣/٤/٢٠م استخرجت المدعى عليها بوليصة شحن بعدد ٤ حاويات فقط وعلمت المدعية فيما بعد أن مياه الأمطار غمرت الحاويتين اللتين لم تشحنا بسبب عيب في الحاويتين نتج عنه تتسرب الماء إلي داخلها وأتلاف ما كانت تحتويه من الصمغ الذي كان بداخلها وطالبت المدعية الحكم لها بآلاتي:-

١/ ١٥٦٨٠ دولار أمريكي قيمة الصمغ التالف .

٢/ ١١٢٣٢٠ دولار أمريكي عبارة عن تعويض عما لحق المدعى من ضرر.

٣/ ٥٠ ألف جنية رسوم الدعوى.

٤/ الأتعاب المعقولة.

تم الرد علي الدعوى بواسطة المدعى عليهم عن طريق محاميهما الأستاذان الكارب ومدني وبعد الفصل في الدفوع القانونية تم ضم الإقرارات ونقاط النزاع علي النحو آلاتي:-

أولا الإقرارات:-

١/ المدعى عليها الأولى شركة محدودة مسجلة بموجب قانون الشركات لسنة ١٩٢٥ ولها مكتب ببور تسودان.

٢/ المدعي عليها الثانية سفينة أجنبية مملوكة لشركة القانيوني مسينا

٣/ المدعى عليها الثالثة شركة القانيو مسينا بجنوا بإيطاليا وهي مالكة لسفن أخري شقيقات للسفينة جولي روسو.

٤/ تعمل المدعى عليها الأولى في مجال التوكيلات البحرية وتوكيلات الشحن.

٥/ في أو حوالي أبريل ٩٣ كانت المدعى عليها الأولى وكيلا بحريا للسفينة جولي روسو وكما كانت وكيلة شحن لها.

٦/ اتفقت المدعية في أبريل مع المدعى عليها الأولى علي أن تقوم ألا خيره بشحن ٢٤٠ جوال صمغ من بور تسودان إلى فازوني ناساسيزا .

٧/ ضمنت تعليمات الشحن المكتوبة علي إن تتحمل المدعى عليها الأولى مسئولية إحصاء وتستيف البضاعة ورفعها علي ظهر السفينة.

٨/ في أو حوالي ٩٣/٤/٦م قامت المدعية بإكمال جميع إجراءات التخليص الجمركي للبضاعة كلها بموجب المستند خطاب المدعية المؤرخة في ٩٣/٤/٦ للمدعى عليها الأولى وسلمتها للمدعى عليها الأولى بوصفها وكيلة الشحن بإيصال استلام البضاعة داخل حظيرة جمارك بور تسودان وكانت البضاعة كلها سليمة.

٩/ قامت المدعى عليها بتستيف البضاعة في ست حاويات بكل منها ٤٠٠ جوال وكانت الحاويات الست مملوكة لشركة أقتانيو مسينا.

١٠/ استلمت بوليصة الشحن عن ست حاويات وسجل عليها إن حاويتان لم تشحنا وتم شحن أربعة حاويات فقط.

١١/ في أو حوالي ٩٣/٤/٣٠مَ أستخرجت المدعى عليها الأولى بوليصة الشحن من السفينة جولي روسو ووقعت عليها بوصفها وكيلة شركة اقتانيو مسينا .

١٢/ الحاويتان بالإقرار ١١ لم نشحنا لان مياه الأمطار غمرتها.

١٣/ استبعدت الحاويتان رقم – LMCU -02370399 LMCU – LMCU 0314011 لان تلفا جزئيا أصاب البضاعة وأصبحت غير صالحة للتصدير.

١٤/ لم يوفق الطرفان في تسوية الخلاف .

ثانيا نقاط النزاع:-

١/ هل المدعية شركة محدودة مسجلة بموجب قانون الشركات لسنة ١٩٢٥م؟ إدعاء

٢/ هل قامت المدعية ببيع ٢٤٠٠ جوال من الصمغ العربي النظيف زنتها ١٢٠ طن ٥٠١ كيلو جرام بكل جوال لقاذيوني ببولوبنا ؟ إدعاء

٣/ إذا كان الإجابة علي النقطة ٢ بالإيجاب فهل هذه البضاعة هي نفسها المتفق علي شحنتها بالإقرار ٦ . إدعاء

٤/ هل كانت البضاعة بالإقرار ٨ في حيازة وتحت مسئولية سلطات ميناء بور تسودان؟ دفاع

٥/ هل بوليصة الشحن بالإقرار ١٠ لم يتم فيها إعلان الشاحن لقيمة البضاعة قبل الشحن والتي نصت علي عدم مسئولية السفينة والناقل عن التلف الذي ينتج عن فعل القضاء والقدر ونصت علي عدم مسئولية السفينة عن تعويضها أي خسارة ما لم يعلن عن قيمة البضاعة قبل الشحن؟ دفاع

٦/ أ / هل كان هنالك عيب في الحاويتين بالإقرار رقم ١٣ وسمح بتسرب الماء إليها مما تسبب في أتلاف الصمغ الذي كان بداخلها وهي ٨٠٠ جوال ؟ إدعاء

ب/ أم إن الحاويتين لم يكن بهما آي عيوب وكانت حاويات جديدة وسليمه ووفق للمتطلبات العالمية وإن التلف كان نتيجة للقضاء والقدر لعدد ٩٨ جوال فقط وكان بنسبة ٦٠% للصمغ الذي بداخلها؟ دفاع

٧/ أ / إذا كان علي النقطة٦/أ بالإيجاب فهل تبلغ قيمة البضاعة التالفة ١٥٦٨٠ دولار أمريكي؟ إدعاء

ب/ أم إن قيمة البضاعة التالفة هي ١٤٠٨ دولار أمريكي لعدد ٨٨ جوال والمدعى عليهم غير مسئولين عن قيمة التلف؟ دفاع

٨ / أ / إذا كان الإجابة علي ٧/أ بالإيجاب فهل سبب ذلك ضررا للمدعية يقدر بمبلغ ١١٢٣٢٠ دولار أمريكي؟ ادعاء

٨ / ب/ أم أنه لا يوجد مبرر للتعويض؟ دفاع

٩/ إذا ما يثبت بم يحكم. محكمة

بعد ذلك تم سماع بينات الادعاء والدفاع ومناقشتها وفقا لنقاط النزاع المطروحه أعلاه إثباتا أو نفيا نبدأ

بالنقطة الأولى وهي :- هل المدعية شركة محدودة مسجلة بموجب قانون الشركات لسنة ١٩٢٥م.

يقع عبء إثبات هذه النقطة علي الادعاء وفي مرحلة السماع لم تقدم أي بينة مباشرة حول هذه النقطة آلا انه بمراجعة مستندات الادعاء ٨/أ و٦ والصادرتان من المدعى عليها الأولى شركة ترانزانترا نلاحظ إن الشركة تخاطب المدعية بعبارة Gum Arabic company ltd. وترجمة ذلك هي شركة الصمغ العربي المحدودة وهذا إقرار من المدعى عليها الأولى بأنها تعاملت مع شركة مسجلة .. يعضد ذلك صوره من شهادة تسجيل الشركة والصادرة من مسجل الشركات بديوان النائب العام في ٦٩/٩/٢١م والتي تفيد



تسجيل شركة الصمغ العربي وفقا لقانون الشركات لســـنة ١٩٢٥م تحت الرقم C/930 وكذلك تقرر حسم النقطة لصالح الإدعاء

نقطة النزاع الثانية هي :-

هل كانت المدعية قد باعت لقانيوني ببولونيا ٢٤٠٠جـــوال من الصمغ العربي النظيف زنتها ١٢ طن (٥٠كيلو جرام في كـــل جوال) ؟

عب' الإثبات أيضا علي الادعاء .. ونتفق مع محامي الدفاع في إن شهود الادعاء لم يتطرقوا إلي مسألة الدفاع فـــي إن شـــهادة الشهود ليست هي وسيلة الإثبات الوحيدة بل هي أحد وسائل الإثبات المنصوص عليها قانوناً والمحكمة تأخذ بمجمل الأدلة المقدمة فـــي الدعوى إذا استوفت شـــروط القبـــول وحســـب م ٢١ Form EX استمارة التصدير فأن اسم وعنوان المشتري للبضاعة موضحة فيمـــا وكذلك عقد البيع ونمرته 92/176/3 بتاريخ ٩١/١/١١ والبضاعـــة هي صمغ عربي كردفاني نظيف والكمية هي ٢٤٠٠ جوال وميناء الوصول هي لاســـبيزيا LASPEZIA بإيطاليـــا وحســـب م أ ٥ بوليصة الشحن الصادرة من المدعى عليها الثالث عن طريق وكيلـــه المدعى عليها الأول فان نفس كمية البضاعة المفترض شاحنها إلـــي ميناء LASPEZIA علي السفينة جولي روسو ولنفس المشتري في م ١ ٢ إن هذه المستندات ترجح لدينا إن شركة الصمغ العربي كـــانت بصدد تصدير الصمغ العربي إلي قانيوني وذلك تنفيذا الاتفاق بيـــع لها وبالتالي نري حسم النقطة لصالح الادعاء.

نقطة النزاع الثالثة هي :-

إذا كانت الإجابة علي النقطة ٢ بالإيجاب فهل هذه البضاعة هي نفسها المتفق عليها بالاقرار٦ وعب' إثبات النقطة علي الادعاء. والواضح من م إ ٤ الصادر من المدعى عليها فأنها استلمت ٢٤٠٠ جوال صمغ عربي كردفاني وذلــك لشــحنها إلــي LASPEZIA وأصدرت بذلك بوليصة الشحن م إ٥ بنفس الكمية وشــحنت لنفــس الميناء وإذا كنا قد قررنا إن هذه الصمغ تم بيعه إلي قزيونــي فــان شحنها واستلامها قبل ذلك بواسطة المدعى عليها الأولى لنقلها بحــوا إلي ميناء لاسبيزيا يدلان علي إن الصمغ المذكور هو محــل البيــع ذاته ولذلك نرجح هذه النقطة لصالح الادعاء.

نقطة النزاع الرابعة هي :-

هل كانت البضاعة بالإقرار ٨ في حيازة وتحت مســـئولية سلطات الميناء؟

عبء إثبات النقطة علي الدفاع والبضاعة المستلمة حسب الإقرار ٦ هي ٢٤٠٠ جوال صمغ عربي نظيف وتم التسليم وشحنت البضاعة وتم تستيفها في ست حاويات، تابعة للمدعى عليها الثانية وتم الاستلام بواسطة المدعى عليها الأولى ولا نزاع في إن منطقة الحاويات هــي حظيرة الميناء الجنوبي وهي منطقة تتبع لسلطات هيئة الموانئ فــهل ذلك يعني إن مسئولية هذه البضاعة تقع علي هيئة الموانئ؟

الإجابة في تقديري بالنفي وذلك للآتي:-

أولا : إن هذه البضاعة قد أستلمتها المدعي عليها وهي وكيلة الباخرة وقامت بشحنها في حاويات خاصة بالمدعى عليهم الثوالــــث وهــم

أصحاب السفينة ولما كانت هذه الحاويات تتبع لموكل المدعية عليها الأولى صاحبة السفينة التي من المفترض إن يكون الشحن عليها فان البضاعة تكون تحت مسئولية ملاك السفينة إذا أن استلام البضاعة أولي عمليات النقل البحري والناقل The Carrier في هذه الدعوى و كان قد استلم البضاعة عن طريق وكيله شركة ترانترانز وكان استلام البضاعة قد تم تماما فإنها تبقى في الفترة التي تلي استلام الناقل لها وتسبق الشحن في حيازة الناقل وتحت مسئوليته وتخضع أبان ذلك لاحكام عقد النقل البحري " أنظر مؤلف الدكتور محمد كمال حمدي عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري ص ٣٧".

ثانياً : إن جل إفادات الشهود المقتبسة بواسطة الدفاع في المرافعة والتي تدور حول هذه النقطة جاءت محدده لأمور وهي إن منطقة الحاويات هي في داخل الميناء الجنوبي وإن مناولة الحاويات تتم بواسطة هيئة الموانى وإن تم شحن حاويات بضاعة داخل المنطقة فذلك لا يجعل من هيئة الموانى جهة لحن مسئولة عن البضاعة فقط لان المنطقة خاضعة لها إذ إن هيئة الموانى تقوم بوضع الحاويات في منطقة التستيف بناء على طلب الشركة الناقلة أو وكيلها وتقوم الشركة بشحن البضاعة وتتقاضى هيئة الموانى أجرا مقابل ذلك أنظر ص ١٦٠-١٦١ من المحضر والقول بان الهيئة هي المسئولة يعني إن الشركة الناقلة إذا استلمت البضاعة وهي في منطقة الميناء فهي غير مسئولة عنها وهذا طبعا فهم يتناقض مع قواعد القانون البحري الذي يحدد مسئولية الناقل عند استلام البضاعة.



لكل ذلك اقرر إن الدفاع قد فشل في إثبـــات هـــذه النقطـــة لصالحه.

نقطة النزاع الخامسة هي :-

هل بوليصة الشحن بالإقرار ١٠ لم يتم فيها إعلان الشـــاحن لقيمة البضاعة قبل الشحن والتي نصت علي عدم مسئولية السفينة أو الناقل عن التلف الذي ينتج عن فعل القضاء والقدر ونصت علي عدم مسئولية السفينة عن تعويض أي خسارة ما لـــم يعلـــن عـــن قيمـــة البضاعة قبل الشحن.؟

وعبء إثبات هذه النقطة عـــن الدفـــاع وصحيـــح إن م أ٥ بوليصة الشحن ليس بها إعلان عن قيمة البضاعة ولم يقدم الادعـــاء ما يفيد إعلان الناقل بقيمة البضاعة ولكن ما هو الإجراء القـــانوني المطلوب في تلك الحالة ؟

جاء في مذكرة مرافعة الدفاع الضافية ما يلي " ويترتب علي ذلك قانونا وتطبيقا لإحكام التشريع المشار إليه بالمادة ٢/٤/د مـــن قانون نقل البضائع بالبحر لسنة ١٩٥١ م وتطبيقا لشروط بوليصـــة الشحن أنه يتعين علي المحكمة الموقرة إن تقرر عدم مسئولية الدفاع عن تعويض الشاحن عن أية خسارة لأنه لم يعلن عن قيمة البضاعـة قبل الشحن ص٥ من المرافعة ... ورغم الجهد المقدر المبذول مـــن الدفاع في هذه النقطة فأن الوقائع الثابتة في الدعوى هي إن البضاعة تعرضت للتلف قبل إن تشحن علي الباخرة بل تلفـــت فـــي منطقـــة التستيف.

جاء في المادة ٢ من قانون نقل البضـــائع بـــالبحر لســـنة ١٩٥١م الأتي :-

مع مراعاة أحكام هذا القانون تسري القواعد الواردة فـــي الجـــدول الملحق به علي نقل البضائع بالبحر بواسطة سفن من أي ميناء داخل السودان إلى أي ميناء آخر داخل السودان أو خارجه بمقتضى عقـــد ابرم بعد العمل بهذا القانون . وقد جاء في المادة الأولـــى بـــالجدول الملحق بالقانون إن نقل البضائع : تشمل الفترة بيـــن وقـــت شـــحن البضائع علي السفينة ووقت تفريغها منه والبضاعة موضوع الدعوى لم تشحن بعد علي السفينة إذ أن التلف قد حدث في الـــبر وداخـــل الحاويات وبالتالي فإن الإعلان الذي تتطلبه الفقـــرة ٥ مـــن المـــادة الرابعة من الجدول يتعلق بالتلف الذي يحصل للبضاعة أثناء الفـــترة مابين شحن البضائع علي السفينة ووقت تفريغها منها . وعليه فـــان النعي بهذا الوجه غير سديد . أما المادة ٤/٢/د من الجدول فتتحـــدث عن عدم مسئولية الناقل أو السفينة عن التلف أو الخسارة الناتجة عن القضاء والقدر وهذا أمر سنتناوله عند مناقشة نقطة النزاع السادســـة بفقرتيها وبالتالي نقرر فشل الدفاع في إثبات هذه النقطة لصالحه

نقطة النزاع السادسة وهي :-

أ/ هل يوجد عيب في الحاويتين بالإقرار ١٣ سمح بتسرب الماء إلى داخلها مما تسبب في أتلاف الصمغ الذي كان بداخلـــه وهـــو ٨٠٠ جوال؟



ب/ أم إن الحاويتان ليس بهما آي عيب وكانت جديده وسليمه ووفقا للمتطلبات العالمية وإن التلف كان نتيجة للقضاء والقدر لعدد ٩٨ جوال فقط وكان بنسبة ٦٠% للصمغ الذي بداخلهما؟

ويقع عبء إثبات الجزئية الأولى من النقطة علي الادعاء والثانية علي الدفاع وواضح منها إن الأولى تتعلق بإثبات المسئولية والثانية لنفيها ونناقش النقطتين معا علي ضوء البينات المطروحه لوجود ارتباط وثيق بينهما.

جاء في تقرير الشاهد أبو عاقلة محمد أبو عاقلة مديــو إدارة الحاويات والمستودعات بالخطوط البحرية السودانية بـــإن أسباب تسرب المياه إلى داخل الحاوية من الأتي:-

١/ منطقة التستيف منطقة ترابية وغير معبده وبها انخفاض اكثر من المناطق الأخرى.

٢/ المنطقة هشة وقابلة للذوبان في حالة وضع حمولة ذات وزن ثقيل وعند تستيف الصمغ لم يضع في الحسبان أن الأمطار قد تؤثر علي الوزن والآليات الرافعه عند المناولة بالإضافة إلى تراكم الميله بالمنطقة والتي أصبحت في شكل بركة من الماء أثرت تأثيرا مباشرا في هبوط الحاويات إلى أكثر من واحد قدم ضاغطه علي أرضية الحاوية وهي من خشب الابلكاش مما أدى إلى تحليل المعجون الذي كان بين الفواصل فتسربت المياه إلى داخل الحاوية وهذا هو السبب في تلف الصمغ وهذا التقرير تم إعداده في ٩٣/١١/١م بناء علي طلب من المحكمة أي بعد حوالي ٧ اشهر من الحدث والتقرير الذي أعد بعد الحدث بفترة وجيزة هو م أ ٨/ب وقام بأعداده شاهد الدفاع عبد المتعال الجميعابي وتم أعداد التقرير في ٩٣/٥/٦ وجاء فيه :-

The tow containers are new and in good condition· a cording to the international standardization organization, and it seam that as result of the havy rain and foods the water find away through the woody Platform of the two containers which content of 3 sheets each, without any kind of side on it (paste) and aleo through the ends of consumer body connected with plat form which are sealed with some kind of paste.

وواضح من هذا التقرير إن المياه وجـــدت طريقـــها إلـــي الحاويتين عن طريق ألارضية المصنوعة من ألواح خشبية وتسربت المياه من بين الألواح ومن الأركان الضعيفة بـــها بســـبب وجـــود معجون أو مادة لاصقة .

فهل يدل هذا علي عيب في الحاوية أو تقصير من جـــانب المدعى عليها الأولى ؟

قبل الإجابة علي هذا السؤال نري الآخذ بالتقرير م أ٨/ب وذلك لأنه أعده بعد معاينة الحاويتان بفترة وجيزة من هطول الأمطار كمـــا إن التقرير تم بواسطة خبير بناء علي طلب شركة ترانزانترا وشـــاهد الدفاع الأول بشير دريز فكي مدير العمليات في شركة ترانزانـــترا وله خبرة في مجال التوكيلات البحرية بإقراره لمدة ٣٥ سنة فقـــد قال عندما نريد شحن بضاعة في حاوية فإننا نختار نـــوع الحاويـــة علي حسب نوع البضاعة ص١٢٣ من المحضر ويقر أيضـــا بـــان الصمغ العربي بضاعة يتلفها البلل أنظر نفس الصفحة " ومن تقرير الخبير عبد المتعال فأن المياه تسربت من خارج الحاوية لأنها خشبية ولا يوجد معجون أو مادة لاصقة بين الخشب كما أنه من واجبـــات

الوكيل الشاحن فحص الحاوية بالعين المجردة لملاحظة أي ثقوب أو مناطق تسمح بتسريب المياه إلي الحاوية وذلك لأغراض الإصـــلاح ص١٢٣ والأسئلة التي ستطرح هي :-

١/ هل يعد شحن الصمغ في حاوية ذات قواعد خشبيه يعتبر تقصيراً من جانب المدعى عليها وكيلة أصحاب السفينة؟

٢/ هل يعتبر عدم وجود مادة لاصقة بالقاعدة الخشـــبية للحاويـــات سبب لجعلها غير صالحه لشحن الصمغ بداخلها ؟

نبدأ بالسؤال الأول ونقول بأن شحن الصمغ في الحاويات تم بعد إن قامت شركة ترانزانترا باختيارها وهـــي الشـــركة القائمـــة بواجب الشحن بداخلها ولها الخبرة في مجال الشحن البحري وذلـــك حسب إفادة شاهد الدفاع الأول ولذا فان واجبـــهما القيـــام باختيـــار الحاوية التي تتناسب مع البضاعة المشحونة وهو الصمغ وهو قـــابل للتلف عن طريق البلل كما وإن – شركة ترانزانترا- يقـــع عليـــها واجب العناية بالبضاعة من لحظة استلامها إلي حين ميناء الوصول وهذا الواجب ليس واجب يلقى علي شخص عادي بل هـــو ولجـــب علي شركة لها خبرة في مجال النقل والشحن البحري وبالتالي فـــان ما تبذله الشركة من عناية يجب أن يكون المستوى الذي يرقي إلـــى خبرة الشركة وفي هذا يقول كلارك و لند سيل في مؤلفها
Clerk & Lindsel on torts

الطبعة الرابعة عشر ص٩١١:-

If work is to be done which requires special skill, a reasonable man would not undertake it unless he possessed that skill, and consequently the standard of care required is the degree of skill which is normally shown by person doing that kind of work

وذلك معناه إن واجب العناية في هذه الدعوى يجب إن يرقى إلى درجة معرفة الشركة لنوعية البضاعة التي ستتعامل معها ونوع الحاوية الخاصة بالشحن فيها وقد جاء في إفادة شاهد الادعاء ٢ والذي يعمل في مجال التوكيلات البحرية ص٩٧ " الوكيل لما يكون عند بضاعة داير يستفها في حاويات حديد أو بأرضية خشب عليه أن يختار الحاوية حسب نوعية البضاعة" وص٩٨ " البضاعة مثلا زي السكر أو الدقيق أو أي حاجة ستبتل تشحن في حاوية حديد أما الحاوية ألا رضيتها خشب تشحن فيها بضاعة لا يتلفها تسرب المياه

ويتبين من هذه الإفادات فإنه إذا كانت البضاعة منذ البداية قد تكون عرضة للتلف بالمياه فإنها تشحن في حاوية أرضيتها من حديد وليست من خشب وذلك تحوطا لكل الظروف التي قد تتعرض لها الشحنة وهذا ما أكد عليه الشاهد الثالث للادعاء وهو يعمل في مجال التوكيلات البحرية أيضا عندما قال (وكيل الباخرة لازم تكون عنده خبرة عشان ما يشحن حاجة بتسيح في حاوية من حديد) وحاوية أرضيتها من خشب ما ممكن اشحن فيها دقيق أو صمغ أو حاجة تتأثر بالرطوبةص١٠٨.

آلا أنه رغم هذه المعلومات المتوفرة لدي خبراء التوكيلات البحرية فان شركة ترانزنترا شحنت الصمغ العربي في حاويات قواعدها من الخشب وذلك رغم معرفة شاهد الدفاع الأول بظروف ووقت حدوث الأمطار في بور تسودان حسب إقراره ص١٣٣.

وواضح من إفادة شاهد الدفاع الثاني الذي سيعمل مع المدعى عليها الأول فان واجب شحن البضاعة في الحاوية حسب طبيعتها غير متبع إذ قال :

" الصمغ بنشحنوا دائما في خشب أقصد الحاوية الارضيتها خَشب رجع وقال علي حسب الموجود عندنا في المنطقة كما قال أيضا " ايوه بالنسبة لينا ما بتفرق عند نشحن الصمغ في ما بين حاوية أرضيتها خشبية أو حديد بس تكون صالحة لشحن ص١٤١"

وبهذا يكون المدعى عليها الأول قد أخلت بواجب العناية بالبضاعة وذلك لعدم شحنها في حاوية ارضيتها من الحديد حتى تقيها تقلبات الطقس وإذا أضفنا إلى ذلك إلى إن أرضية الحاويات التالفة حسب م إ٨/ب لم تكن بهما مادة لاصقة للتحكم بين فواصل الخشب فان نتيجة تسرب المياه إلى داخل الحاويتين كان ناتجا عن اختيار نوع الحاويتين من قبل المدعي عليهما وكان النتيجة هي تلف البضاعة داخل الحاويات وذلك نتيجة لتسرب المياه بداخلهما من فتحات الخشب في قاعها الموجوده في قاعدتها. وبهذا يكون قد أجبنا علي السؤالين وبه نحسم الشق الأول من النقطة السادسة لصالح الادعاء ولا أرى أي داعي لمناقشة الجزئية الثانية من النقطة لان الدفع بالقضاء والقدر يتطلب أولا أن يكون صاحب الدفع قد بذل العناية الكافية لتلافي أي تقلبات وحسب ما ناقشناه سابقا فهذا ما لم تقم به المدغي الأولى وفي الجزئية يتبقى لنا مناقشة مسالة ماهية قيمة الصمغ التالف وحسب إفادة الشاهد الخبير عبد المتعال الجميعابي فأنه في ٩٣/٤/٢٥ **الجوالات التي وجدت سليمة ١٠٠% هي ٧٠٢ جوال " ص١٥٤ وإن " نسبة الجوالات التالفة حسب التقرير هي ٨٨ جوال " وحسب عريضة الدعوى فإن قيمة ال٨٠٠ جوال ١٢٨٠٠٠ دولار وإذا كان التلف هو ٨٨ جوال فتكون قيمتها هي :**

88×128,000 / 8000 = 14080

لذلك فأن قيمة البضاعة التالفة هي 14080دولا أمريكي

نقطة النزاع الثامنة هي :-

أ/ إذا كان الإجابة علي 7/أ بالإيجاب فهل سبب ذلك ضرراً للمدعية تقدر بمبلغ 112320 دولا أمريكي.

ب/ أم انه لا يوجد آي مبرر للتعويض ؟

عبء إثبات النقطة الأولى علي الادعاء والثانية علي الدفاع وغني عن القول أن التعويض يجب أن يتم إثبات مقداره ومبرراته وواضح إن المدعية تؤسس دعواها علي واقعة الإهمال وليست علي أساس الإخلال بالعقد وبالتالي يجب إن إثبات الضرر المبرر للتعويض وما جاء في أفادت شاهد الادعاء الأول انهم يطلبون التعويض علي أساس (الضرر الحصل لينا وهو حوالي مائة ألف دولار والضرر عشان ما قدرنا نفي بالاعتماد بتاعنا مع الزبون لانو مفروض نصدر ليه 2400 جوال حسب البوليصة وده يعني إن الشركة لم تفي بالتزامها مع الزبون " ص79 ولا يبين من قضية الادعاء أن المدعية قد تحملت خسائر من جراء عدم الإيفاء بالتزامها لزبونها .. كما لم يوضح لنا علي أي أساس قدر بمبلغ مائة ألف دولار أمريكي .. وطبعا إذا كان هذا الشاهد يطلب مائة ألف دولار فنأخذ بإفادته دون النظر إلى عريضة الدعوى المعدلة لانه الشاهد الذي قدم قضية المدعية أما الاستناد إلى فورم EX الخاص بالتصدير فلا يجدي لانه لا يبين حجم الضرر أولاً وثانيا لانه طلب

من المدعية بتقديم صمغ بديل لشحنه بعد اكتشاف التلف ألا أنها لـــم تقدم الصمغ البديل فلو كانت المدعية حريصة علي الوفاء بالتزامـــها لزبونها وسمعتها لقدمت البديل فورا ومن ثم طالبت بقيمة التلـــف . لذلك لا نري أي مبرر فعلا للتعويض وبذلك نحسم النقطة لصـــــالح الدفاع.

وقبل اصدر الحكم نقول بأن هذه الدعوى قد تمت مناقشـتها من مرحلة العريضة حتي المرافعات بواسطة محامى الادعاء وكذلك اشتمل يكون المحضر علي إجراءات تحفظية كاملـــة ولذلـــك فـــان محامي الادعاء يكون قد بذل الجهد المطلوب فـــي قضيـــة موكلـــه وبالتالي نري إن الأتعاب التي يستحقها هي مبلغ ٢٥ ألف جنية إذ إن رسوم الدعوى دفعت بالعملة السودانية . علي إن نحمـــل المدعـــى عليهم رسوم الدعوى والحكم هنا نصدره في مواجهة المدعى عليـهم الثلاث وذلك بالتضامن إذ إن الأولى هي وكيلة عن الثانية والثالثـــة والأخيرتين تعتبران شخص واحد .

أمر

١/ يدفع المدعى عليهم بالتضامن والانفراد مبلغ ١٤٠٨٠ فقط أربعة عشر ألف وثمانون دولار أمريكي للمدعية.

٢/ يتحمل المدعى عليهم بالتضامن والانفراد رسوم الدعوى وأتعاب المحاماة البالغة ٢٥ ألف جنية.

٣٠/ تشطب الدعوى فيما عدا ذلك .

القاضي / جورج لادو ترستيو

قاضي الدرجة الأولي – بور تسودان

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تســــــودان

الدائرة المدنية

أمـــــام :-

السيد / جار النبي قسم السيد .... رئيسا

السيد/ محمد صالح محمد............ عضواً

السيد/ محمد علي خليفة............ عضواً

المستأنف / شركة ترانزانترا وآخرين

المستأنف ضده/ شركة الصمغ العربي

م أ/أ س م/١١١/١٩٩٥م

المذكــــرة

٨/ محرم /١٤١٦

٦/٦/١٩٩٥م

مذكرة بالرأي الأول :-

يستأنف الأستاذ الشيخ المجذوب علي إنابة عن الأســـتاذين الكارب ومدني الحكم الصادر في ٩٥/٣/١٢ في الدعـــوى بـــالرقم ٩٣/٧٢٩ من قاضي الجزئي بـــور تســـودان بـــإلزام المســـتأنفين

بالتضامن والانفراد بدفع مبلغ ١٤٠٨٠ دولار أمريكي زائدا رسوم الدعوى وأتعاب المحاماة المقدرة ب٢٥ ألف جنيها ويدور محور طلبه باختصار في الأتي :-

١/ لم يقدم المدعون ما يثبت أنهم شركة محدودة وتقديم مستند التسجيل غير كافي.

٢/ لم تثبت واقعة البيع ولم يقدم عقد ببيع وفشلت المستأنف ضدها في إن المبيع هو نفسه المتفق علي شحنة.

٣/ يري المستأنفين إن هنالك طرف ثالث في عملية الشحن والتفريغ هي هيئة الموانى البحرية وهي تحتكر عملية شحن وتفريغ الحاويات وأنها وضعت الحاوية في منطقة غير مسفلتة وهشة من حيث التربة مما ساعد علي تراكم مياه الأمطار وإن مناولة وتحريك الحاويات داخل حظيرة الميناء ووضعها في منطقة التستيف من اختصاص هيئة الموانى (واستعرض إفادات الشهود لا داعي للتكرار فالمحضر تمت قراءته في يومين كاملين.)

يرى الأستاذ الشيخ إن مجمل إفادات الشهود والمستندات تفيد أن هيئة الموانى هي التي تقوم بوضع الحاويات في منطقة التستيف وإن هذه المنطقة التي تتبع لها وبالتالي البضاعة في حيازتها وليس في حيازة الناقل وأشار إلى نص م ٤٧ من لائحة الموانى بشأن البضائع المصدرة والمادة ٤٨ وإن لائحة الموانى تفرض اتخاذ العناية والحذر من جانب هيئة الموانى ومسئوليتها بشأن البضائع ويري وفقاً لنصوص المواد ٤٥،٤٨،٤٦،٤٧ من لائحة الموانى أنه كان ينبغي علي المدعين في هذه الدعوى (المستأنف ضدها) إقامة الدعوى علي هيئة الموانى البحرية علي

أساس إن الحاويات كانت في عهدتها وضعتها في منطقة غير معبدة وترابية ومنخفضة.

٤/ لم يعلن الشاحن عن قيمة البضاعة في بوليصة الشحن وبالتـالي الناقل غير مسؤول عن التلف وفقا لنص م ٢(د) من قـانون نقـل البضائع بالبحر لسنة ١٩٥١م.

٥/ إن الحادث نشأ قضاء وقدر بسبب هطول الأمطار.

٦/ ويري أيضاً خطأ المحكمة في تقريرها إن الحاويات لـم تكـن صالحة للشحن لان الخطأ يكون في وضع الحاويات بواسطة المواني في منطقة ترابية وإن الحاويتين مطابقة للمواصفات العالمية.

٧/ إن التلف نتج عن ظروف طارئة وقوة قاهرة لم تكن في الحسبان واستنادا لنص المادة ١٤١ معاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م نقـول إن الشاحن غير ملزم بتعويض ضرر نتج عن قوة قاهرة.

يلتمس من محصلة طلبه إلغاء قـرار محكمـة الموضـوع وشطب الدعوى برسومها ومن الجانب الأخر وإنابة عـن شـركة الصمغ العربي يرد الأستاذ محمد نور عثمان طمبل بالأتي :-

١/ قدم الادعاء شهادة من ديوان النائب العام ثبـت إن المسـتأنف ضدها شركة محدودة مسجلة بموجب قانون الشركات لسـنة ١٩٢٥م وهي مستند رسمي وحجة في مواجهة الكافـة ولـم يطعـن فيـها بالتزوير.

٢/ واقعة البيع تثبته البوليصة وفورم (X)

كما إن المستأنفين يقررون في مذكرتهم بسعر البيع الوارد في مستند الادعاء وفورم (X) بوصفه مستند رسمي.

٣/ البضاعة المباعة هي ذات البضاعة التي تم الاتفاق علي شحنها ولقد أقر المستأنفين باستلامهم البضاعة كاملة.

٤/ لو كان الدفاع يعتقد حقيقة إن هيئة الموانى مسؤولية لطالب بضمها كمدعى عليه في هذه الدعوى.

٥/ لا خلاف في إن هيئة الموانى تحتكر في منطقة الحاويات عملية المناولة والشحن بل هي الجهة الوحيدة التي تملك الآلات وتستخدمها لكن هذه الخدمات متيسرة ومتاحة لجميع الوكلاء ولم يطلب الوكلاء تحريك الحاويتين إلي مكان آمن وموضع أكثر ارتفاعا من منطقة التستيف .

٦/ وفقا لنص م ٢ من قانون نقل البضائع بالبحر وترجمتها (مع مراعاة أحكام هذا القانون تسري القواعد المبينة بالجدول المرفق بالنسبة إلى وفيما يتعلق بنقل البضائع بالبحر علي سفن تحمل البضاعة من أي ميناء داخل السودان إلى ميناء آخر داخل أو خارج السودان وفقا لأي عقد أبرم بعد بدء العمل بهذا القانون – فالقانون ينطبق فقط علي نقل البضائع بحرا أثناء الرحلة البحرية بنقل البضاعة من ميناء بالسودان إلى أي ميناء آخر ولا محل لاعتبار نصوص هذا القانون في مثل هذه الحالة حيث وقع التلف علي البضاعة وهي علي الأرض قبل بدء الرحلة البحرية إن أساس هذه الدعوى هو الإهمال من جانب المدعى عليها الأول لم تبذل العناية الكافية في المحافظة علي البضاعة من البلل وإهمال أصحاب السفينة بتزويد وكيلهم بالحاويات المعيبة ومسئوليتهم التبعية عن إهمال المدعى عليها الأولي والتي يبرم بشأنها عقدا العقد ونستخرج البوليصة لعدم شحن الحاويتين.



٧/ ثبت من أقوال الخبراء إن الحاويتين أرضيتها من الخشب غير محكمة اللصق مما سمح بمرور مياه الأمطار وكون إن الحاويتين مطابقتين للمواصفات العالمية لا يعني ذلك سلامة الأرضية وأشارة إلى إفادة الشاهد الجميعابي ص١٥١ من المحضر.

٨/ لم تجرف السيول الميناء الجنوبي ولم تقدم أي بينة علي ذلك .

٩/القوة القاهرة تشمل أي سبب أجنبي لا يد للشخص فيه أو فعل المضرور أو الغير ومن الجلي إن إهمال المستأنفين كان هو السبب في تلف الصمغ أما فيما يتعلق بالقضاء والقدر فهي الأمور غير العادية التي يتوقع الإنسان أو يدرك إمكانية وقوعها أما غير الظواهر الطبيعية التي تدخل في الإدراك العام للإنسان كالأمطار والعواصف لا تعتبر قضاء وقدر فوق الإدراك لعلم الإنسان باحتمال وقوعها وقدرته علي التحوط واتخاذ ما يقتضيه واجب العناية والحذر لتلافيها أو التقليل من أثرها الضار إلي أدنى الحدود.

١٠/ ويلتمس تأييد الحكم وشطب الاستئناف وأعادة النظر في أتعاب المحاماة ومن ثم أصبح الطلب جاهز للفصل فيه صدر الحكم المطعون فيه في ٩٥/٣/١٢م وقدم هذا الطلب في ٩٥/٣/٢٥ ومن ثم جاء وفق القيد الوارد في نص المادة ١٩٢ من قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م فهو مقبول شكلا من حيث الموضوع في تقديري إن هذا الطلب ينبغي الفصل فيه علي النحو الأتي – وقبل الفصل فيه لا بد من الإشادة بجهد محاميا الطرفين لتقديم مرافعات جيدة وكذا محكمة الموضوع أما : مسألة أن الشوكة مسجلة كشركة محدودة ومسألة بيع البضاعة فقد حسمتا بمستندات رسمية وهي حجة في مواجهة الكافة وفقا لنصوص المواد ٤٢،٤١

من قانون الإثبات لسنة ١٩٩٣م وفي تقديري إن الطعن يثير مسائل أربعة وهي:-

١/ ما هو القانون الواجب التطبيق ؟

٢/ هل مسؤولية التلف تقع علي عاتق هيئة المواني أم الناقل وتابعيه - الوكيل البحري؟

٣/ القوة القاهرة والقضاء والقدر؟

٤/ أتعاب المحاماة التي تقضي بها المحكمة ومدى معقوليتها.

أولاً:-

في البدء أري اتفاقي مع محكمة الموضوع ومن بعدها الأستاذ طمبل محامي المستأنف ضده بأيه لا وجه لانطباق قانون نقل البضائع بالبحر علي وقائع هذا النزاع لانه بالتمعن في نص المادة(٢) من هذا القانون في مثل هذه الحالة وحيث وقع التلف علي البضاعة وهي علي الأرض قبل بدء الرحلة البحرية فلا مجال للإعفاء من المسؤولية بموجب م (٤) من الجدول الملحق من ذات القانون التي تشترط إن يعلن الشاحن قبل الشحن عن قيمة البضاعة في وثيقة الشحن . وفي تقديري إن القانون الواجب التطبيق هو قانون المعاملات المدنية وما تيسر لنا من كتب القانون البحري والسوابق القضائية .

ثانياً:-

بخصوص تقرير المسؤولية عن التلف الذي نتج قبل شحن الحاويتين علي متن الباخرة في عنابرها نجد أن هنالك إقراراً من وكلاء الباخرة باستلامهم عدد ٢٤٠٠ جوال صمغ في ١٤/٤/٩٣م م أ ٤

وإن الحاويتين تتبعان لملاك الباخرة وإن بوليصة الشحن هي أفضل البينات لاثبات بنود عقد النقل واستلام البضاعة وتنص على مسؤولية الشاحن في التستيف بل أن شاهد الدفاع (درير) أقر بقوله في ص١٢٠ من المحضر السطر الأخير (حسب البوليصة يقصد بوليصة الشحن(العقد) التستيف مسئوليتنا " وبالتالي نري علي ضوء ما تقرر اللائحة الخاصة بالميناء وما لدينا من علم قضائي نابع من كثرة النظر في الدعاوي البحرية بصفة ابتدائيا واستئنافيا فإننا نقرر ان عملية التفريغ والشحن والمناولة بالنسبة لشحن وتفريغ الحاويات فإنها محتكرة بواسطة هيئة المواني ويتم بواسطة آلياتها وهي التي تقوم بذلك ولكن هذا لا يمنع من واجب اتخاذ العناية والحيطة والحذر اللازمين ولتفادي العواقب إن يطلب المستأنف وكيل الباخرة تحريك الحاوية بعدد سداده الرسوم من مكان لأخر أي نقلها إلي المكان الأمن والطبيعي أن ترص فوق بعضها في مكان واحد لان الرص والتستيف يقصد به ترتيب البضاعة وتنظيمها بطريقة تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر علي إن يكون توزيعها في العنابر بحالة تحفظ للسفينة توازنها وبالتالي اندهشت لأن الدفاع يمثله قرابة الأربعة محامين ثلاثة من الخرطوم (رابعهم الأستاذ الشيخ بأنه إن كان دفاعهم مبنيا علي تحميل مسئولية التلف لهيئة المواني فلماذا لم يتقدموا بطلب لضمها بموجب م ٩٥ إجراءات مدنية ؟ ثم لماذا لم تقدم البينة الدامغة علي اتخاذهم الحيطة والحذر في وضع الحاويات كلها في مكان جيد يقيها تشرب الأمطار إلى راحلها لها أو السعي لدى هيئة المواني للقيام بذلك أو إثبات رفضها بناء علي طلب رسمي وبالتالي أري أنه لا مسؤولية علي هيئة

الموانى وبانتفاء مسؤولية هيئة الموانى تبقى المســؤولية مسـئولية الناقل وتابعيه حيث أقروا بمسئوليتهم عن التستيف وفي تقديري تبدأ أن مسئوليتهم تبدأ من استلامهم للبضاعة حتى حملها بآليـات هيئـة الموانى لنقلها إلى داخل العنابر الخاصة بالباخرة وسندنا في ذلك مـا جاء في كتاب القانون البحري للدكتور حسن الماحي ص ١٩٣ يقول (ولا يسأل وكيل السفينة قبل الشاحنين أو المرسل إليهم عن هـلاك أو تلف البضائع التي يتسلمها لشحنها في السفينة أو التـي يتولـى تفريغها منها لتسليمها لاصحابها ألا إذا كان ذلك راجعا إلي خطئـه الشخصي أو خطا تابعيه كما لو تأخر وكيل السـفينة فـي تسـليم البضاعة أو لم يحافظ عليها بعد تسلمها فتلفـت أو سـلم البضاعـة تسليما معيبا دون أن يكون بيد المرسل إليه سند الشحن .وفي دعوتنا شركة ترانزانزا المفروضة بأن والخطأ يتبين أنه علي الرغـم مـن علمهم بأن الوقت موسم أمطار وإن الحاوية أرضيتها ليس من الحديد الصلب بل من أخشاب وتمكن الماء من الدخول بين الأخشاب إلـي داخلها فلم تبذل المدعى عليهما عنايـة الرجـل المعتـاد والمـهني المتبصر في القيام بالتزامهم وبالتالي فهي مسئولة عن التلف .

ثالثا:-

فيما يتعلق بالقوة القاهرة ووفقا لنص المادة ١١٧ من قـانون المعاملات المدنية وتقرأ (إذا طرأت حوادث استثنائية عامة لم يكـن في الوسع توقعها وترتب علي حدوثها أن تنفيذ الالتزام التعاقدي وإن لم يصبح مستحيلا صار مرهقا للمدين بحيث يهدده بخسارة فادحـة جاز للمحكمة تبعا للظروف وبعد الموازنة بين مصلحة الطرفيـن أن

ترد الالتزام المرهق إلى الحد المعقول ويقع باطلا كل اتفاق علـــي خلاف ذلك .

٢/ لا يعتبر الالتزام مرهقا ألا إذا ذادت الخسارة علي ثلث الالتزام.

ثم يبين المشرع ماهية هذه الظروف الطارئة لا في قـــانون العقود ١٩٧٤م ولا في قانون المعاملات وذلك لان الظروف الطارئة لا تقع تحت حصر ولا يمكن التكهن بماهيتها قبـــل حدوثـــها وألا أصبحت ظروفا عادية لا طارئة ويمكن إن نورد بعض الأمثلة علي الظروف الطارئة وهي مثل الزلزال والبراكين والأوبئة والحـــروب والفيضانات العالية والغير متوقعة والإضرابـــات ومثـــل صـــدور القوانين الخاصة بزيادة الأسعار أو فرض ضرائب جديدة أو زيادتها ومثل تخفيض قيمة النقود . ويشترط لاعتبـــار إن الأمـــر ظـــرف طارئ ألا يكون الأجراء راجع إلـــي إهمـــال المدعـــي أو إخلالـــه بالواجبات المفروضة عليه تجاه الغير وإنه لم يكن متوقعا .

لان المقصود بظرف استثنائي هو عدم توقع حدوثه أو قدرة حدوثه أو توقع حدوثه مع خروجه عن المألوف كما في حالة تكـوار الفيضان أو ارتفاعه في أي فترة لم يألفها الناس عليه ويتسبب فـــي تلف المحصول أو هدم المنازل أو تلف البضائع فيكون فـــي هـــذه الحالة ظرفا طارئاً غير متوقع وعلي ضوء ما تقدم وبإقرار شـــاهد الدفاع بشير دربر فكي في ص١٣٣أكد أن فصـــل الخريف في بـور تسودان يبدأ من شهر١٠ وينتهي في شهر ١٢ وبعد مرات الأمطـــار تحصل في شهر ٤و٧ وبالتالي كما ذكرنا الشرط للأخـــذ بنظريـــة الظروف الطارئة ألا يكون في الإمكان توقع هذه الحوادث أو درئـــها فهنا المستأنفين علي علم بأن هذا فصل تصل أمطار وعلـــي علـــم

بتوقع السيول في أي لحظة فلا يتصور مثلا إن يخطط حـــي فـــي مجرى سيل باعتبار أنه سنين لم يأتي ثم نأتي ونقول ظرف طـــارئ لأنه يجب ألا يكون عدم علمها ناتجا من عدم تبصرها أو لإهمالـــها كما يجب ألا يكون في الوسع توقعه فإذا وقع الحادث الفجائي وكـــان عاما فلا يستطيع المتعاقد التذرع باستثنائية الحادث ويلاحظ أنـــه لا يعني بالحوادث الاستثنائية العامة تلك الحوادث العادية التي يمكن أن تصل في تقدير المتعاقدين عند التعاقد كالارتفاع العادي للأسعار مثلا ويجب ألا يتذرع أحد المتعاقدين بالحوادث الاستثنائية الطارئـــة إذا كان في وسع الشخص العادي توقعها لو وجد فـــي مثـــل ظـــروف المتعاقدين وقت إبرام العقد وبالتالي فأمر الأمطار والســـيول التـــي اجتاحت الميناء الجنوبي كانت أمرا متوقعا فضلا عن أن البينه لم تقم بأن سيولا قد أجتاجت الميناء الجنوبي وبالتالي فعدم العلم ناتج مـــن عدم التبصر وفي وضع الحاوية في مكان يسهل تسرب المياه لها لذا لا تسعف هذه النظرية المستأنفين .

أما فيما يتعلق بالقضاء والقدر فأننا نتفق مع الأستاذ طمبـــل ونشير إلى ذات المرجع في مؤلف سالمونف The Law of Torts

حيث جاء علي لسان اللورد سكرتون في قضية المدعى العـــام ضد الأخوان كورن إن الأمطار الغزيرة لا يمكن اعتبارها قضـــاء وقدر وفي قضية العم تنت ضد أيرل أوف جلاســـو قـــال اللـــورد وستيري إن القضاء والقدر يعني إن ظروفا يعجز أدراك البشر عـــن التحوط ضدها ولا تحيط حكمة الإنسان بإمكان وقوعها وقـــد قـــال البارون براموبل (أننا نسميها غير عادية ولكن في حقيقة الأمر فأن العاصفة التي تهب مرة كل قرن خمسين أو عشرين عاما ليست غير

عادية وعلي العكس تماما فأن ما هـو غـير عـادي أن لا تـهب العواصف وخلاصة دلك إن الظواهر الطبيعية التي -تدخـل فـي الإدراك العام للإنسان كالأمطار والعواصف لا تعتبر قضاء وقـدر لعلم الإنسان باحتمال وقوعها وقدرته علي التحوط واتخاذ ما يقتضيه وأجب العناية والحذر لتلافيها أو التقليل من أثرها الضار إلى أدنـى الحد . وبالتالي الأمطار والسيول في بور تسودان في شهر أبريـل أمر عادي ومتوقع فلا يتصور التمسك بنظرية الظروف الطارئـة أو القضاء والقدر.

خامسا :-

بخصوص أتعاب المحامـاة التـي قضـت بـها محكمـة الموضوع ومدى معقوليتها يقول القاضي العام مولانا / أبو قصيصة في قضية يوراكشن أكورد ضد أمين علي حسـني ط م/٢٠٦/٨٨ أتعاب المحاماة نوعان هما:-

(أ) الأتعاب بين الخصم والخصم.

(ب) الأتعاب بين المحامي وموكله.

والأتعاب بين الخصم والخصم هي الأتعاب التي تقدرهـا المحكمـة تحت م (١١١) من قانون الإجراءات المدنية وتمارس المحكمة هذه السلطة بالنظر إلى قيمة الدعوى وعدد الجلسات فيها وكمية العمـل الذي أنجز فيها ومقدار المجهود الذي بذل فيها وليس في ذلك ميقات وأنما تقدر المحكمة أتعاب كل قضية وفق ظروفها وحدها ولا تتقيـد المحكمة بالأتعاب التي يدفعها المدعى لمحاميه أنما هي تقدر الأتعاب التي يدفعها المدعي عليه نظير ما أداه محامي المدعي باعتبـار إن

المدعى عليه هو المتسبب في أقامه المدعـــي للدعـــوى ولا يحكـــم للمدعى علي المدعى عليه ألا بقدر ما أداه محامي المدعى لكســـب الدعوى في مصلحة المدعي.

والأتعاب الأخرى هي الأتعاب بين المحامي وموكلـــه هـــذا النوع في الأتعاب لا يحكمه قانون الإجراءات المدنية وأنما يحكمـــه قانون المحاماة والذي يطالب بهذا النوع من الأتعاب هو المحامي في مواجهة موكله ولا يطالب بها المدعى عليه. ولا تكون المطالبة بـــها أمام المحكمة في دعوى مدنية وأنما تكون في شكل طلب يقدم فـــي غرفة المداولة حسبما تنص عليه المادة ٤٣(١)من قانون المحامـــاة والأتعاب التي يقضى بها في هذه الحالة تختلف من حيث التقدير عن الأتعاب التي تقدرها المحكمة في الدعوى تحت م ١١١ من قـــانون الإجراءات المدنية وإنما يكون التقدير فيها أكثر جزالة لان مثل هـــذه الأتعـــاب تحمل عنصر التراضي وهي في الغالب تكون بموجـــب اتفاق . علي ضـــوء تلك المبادئ لم يوضح لنا الأستاذ طمبل عـــن أي الأتعاب يتحدث وغالب الأحوال طالما الأتعاب قال المحكوم بـــها فهو يعني بالضرورة ألاتعاب بين الخصم والخصـــم لانـــه ليـــس للمحـــكمة السلـــطة في إصدار أمر بين أتعاب المحامي وموكله إنما تقدره المحكمة الأتعـــاب بين الخصم والخصم وليـــس مـــن الضروري إن تكون بقدر المـــبلغ المتفق عليـــه بيـــن المدعـــي ومحاميه. وفي تقديري محكمة الموضـــوع هي الأقـــدر علـــي تحديد ذلك المبلغ علي ضوء الجهد المقدم أمامها وفي تقديـــري مـــا قضت به منـــاسب كأتعاب بين الخصم والخصم لذا بعد موافقـــة



أوافق زميلي المجتهد في رأيه غير أني آري إنه في قوله لا مسئولية علي هيئة المواني) أمر لا يسنده قانون ذلــك لان إعفــاء هيئة المواني من المسئولية وهي لم يتم ضمها للدعوى ولم تظـــهر كخصم أمر غير مألوف وأنه لا حكم ألا بطلب هيئة الموانـــي لــم تطلب ذلك عليه وكان الأجدر بأن لا فتطرق محكمتنا للمسألة إعفــاء أو عدم إعفاء هيئة المواني من المسؤولية .

جار النبي قسم السيد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٥/٦/١٨م

١٩٩٥/٦/١٨م

مع أكيد احترامي لرأي الزميل جار النبي الا أنني أتفق مــع الزميل محمد علي فيما ذهب إليه إذ كان لا بد من التعرض لمسئولية هيئة المواني البحرية لان محامي المستأنفين قد أثار ذلك في مذكرته وحاول إن يلقي بالمسئولية علي هيئة المواني البحرية بالرغم مــــن أنها ليست طرفا في الدعوى.

محمد صالح محمد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٥/٦/١٨م

الأمر النهائي :-

نؤيد الحكم ونقرر شـــطب الاســتئناف برسومه.

جار النبي قسم السيد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
١٨/٦/١٩٩٥م

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليـــــــا

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / محمد عبد الرحيم علي	رئيساً
السيد / عبد العزيز الرشيد	عضواً
السيد / فريدة إبراهيم احمد	عضواً

الأطراف :-

شركة ترانسنترا وآخرين طاعنون

ضـــــــــد

شركة الصمغ العربي مطعون ضدها

النمرة: م ع /ط م/ ١٣٩٥/٥٤١

الحكـــــــــم

تقـدم محـامي الطـاعنين أعـلاه بطلبـه هـذا بتـاريخ ١٩٩٥/٧/١١م طاعنا في القرار الصادر من محكمة استئناف ولايـة البحر الأحمر في ١٩٩٥/٦/١٨م . علم الطاعنون بالقرار المطعـون فيه في ١٩٩٥/٦/٢٧م وعليه يكون الطعن قد قدم في القيد الزمنـي المتصوص عليه في المواد ٢٠٨/١٨٣/١٧٧ من قانون الإجـراءات المدنية فهو مقبول شكلا من حيث الموضوع وبعد اطلاعي علـى محضر إجراءات الدعوى والمستندات التي قدمتـها فيـها والحكـم



الصادر من محكمتي الموضوع والاستئناف فأنني أري أن هذا الطعن لا أمل فيه وينبغي شطبه إيجازيا .

تتلخص الوقائع في إن المطعون ضدها أقامت الدعوى المدنية رقم ٩٣/٧٢٩ أمام محكمة بور تسودان الجزئية ضد المدعى عليهم :١/ شركة ترانسنترا المحدودة ٢/ السفينة جولي رسو ٣/ أصحاب السفينة جولي رسو - وقد جاء في دعواها أن المدعى الأولى وهي شركة محدودة مسجلة بموجب قانون الشركات ولها مكاتب ببور تسودان وغيرها من المدن وهي تعمل في مجال التوكيلات البحرية وتوكيلات الشحن . وأن المدعى عليها الثانية هي سفينة أجنبية مملوكة لشركة أقاذيو سفيا وإن المدعى عليهم الثوالث هم شركة أقتازيلو سينا وأنه في أبريل ١٩٩٣ اتفقت المدعية مع المدعى عليها الأولى علي شحن ٢٤٠٠ جوالا من الصمغ العربي من بور تسودان إلي ميناء لاسبينا في إيطاليا وتسلمت المدعى عليها الأولى الصمغ في تاريخ ١٩٩٣/٤/١٤م وقامت بوضعه في ست حاويات بكل منها ٤٠٠ جوالا تمهيدا لشحنها علي الباخرة روسو المغادرة في ١٩٩٣/٤/٢٠م وكانت الحاويات الست مملوكة لشركة اقتاذيو سينا وفي أو حوالي ١٩٩٣/٤/٢٠م استخرجت المدعى عليها الأولى بوليصة الشحن علي السفينة جولي روسو المدعى عليها الثالثة ووقعت عليها باعتبارها وكيل شركة اتازيو مآسينا المدعي عليها الثالثة وقد اشتملت بوليصة الشحن ٤ حاويات فقط وسجل عليها أن حاويتين لم تشحنا وقد علمت المدعية بأن مياه الأمطار غمرت الحاويتين اللتين لم يتم شحنها بسبب عيب فيها أدى إلي تسرب المياه إلي داخلها وأتلاف الصمغ ومقداره ٨٠٠ جوال وذلك



نتيجة إهمال المدعى عليهم وطالب بقيمة البضاعة التي تلفت وقدره ١٢٨ ألف دولار أمريكي زائد رسوم الدعوى وأتعاب المحاماة وبتاريخ ٩٤/٤/١١م عدلت المدعية دعواها المطالبة بمبلغ ١٥٦٨٠ دولار أمريكي عبارة عن قيمة الصمغ التالف ١١٢ ألف ٢٢٠ دولار أمريكي عباره عن تعويض عما لحق المدعية من ضرر زائداً الرسوم والأتعاب.

تقدم المدعى عليهم بمذكرة دفاعهم التي حوت دفوعا قانونية بالإضافة إلي الدفوع الموضوعة وفي دفاعهم الموضوعي أفاد المدعى عليهم بأن البضاعة كانت في حيازة ومسئولية سلطات حظيرة ميناء بور تسودان وإن الست حاويات كانت سليمة وفقا لمتطلبات النظم العالمية المعمول بها في الشحن بالحاويات وإن ميله الأمطار والسيول هي التي غمرت الحاويات وإن الحادث وقع قضاء وقدر وإن بوليصة الشحن نصت علي عدم مسئولية الناقل والسفينة عن التلف الذي نتج عن فعل القضاء والقدر كما نصت علي عدم مسئولية الناقل والسفينة عن التعويض عن أي خسارة ما لم يعلن الشاحن عن قيمة البضاعة قبل الشحن . حددت محكمة الموضوع الإقرارات ونقاط النزاع وسمعت دعوى الطرفين وأصدرت حكمها بأن يدفع المدعى عليهم بالتضامن والانفراد مبلغ أربعة عشرة ألف وثمانون دولار أمريكي للمدعية زائداً رسوم الدعوى وأتعاب المحاماة البالغة ٢٥ ألف جنيها.

لم يرض المحكوم ضدهم بهذا القرار وتقدموا باستئنافهم أمام محكمة الاستئناف والتي بدورها أيدت حكم محكمة الموضوع وشطبت الاستئناف برسومه.

تقدم أمامنا الطاعنون بهذا الطلب ضد قرار محكمة الاستئناف وقد جاء في أسباب استئنافهما أن محكمة الاستئناف بالرغم من اقتناعها بمسئولية هيئة الموانى البحرية طالما لأنها تحتكر المناولة والتستيف آلا أنها تجاوزت عن تلك المسئولية على اعتبار أن المدعى عليهم لم يطلبوا ضم الهيئة بموجب المادة ٩٥من قانون الإجراءات المدنية منه ١٩٨٣م وأنه كان ينبغي على محكمة الاستئناف إعادة الأوراق لمحكمة الموضوع لضم هيئة الموانى البحرية كمدع عليهما في الدعوى كما جاء في أسباب استئنافه بأن التلف الذي وقع كان نتيجة للقضاء والقدر وأن الأمطار والسيول التي اجتاحت مدينة بور تسودان في ١٩٩٣/٤/١٧م تعتبر قوة قاهرة خلاف لما رأت محكمة الاستئناف.

ما أثاره الأستاذ محامي الطاعنين من أسباب مردود عليه بالأتي:-

أولا:-

إن محكمة الاستئناف لم تقرر في حكمها مسئولية هيئة الموانى البحرية عن التلف الذي حدث للحاويتين بل جاء في قرارها بالحرف الواحد " وبالتالي إن لا مسئولية على هيئة الموانى البحرية وبما إن هيئة الموانى البحرية لم تكن طرفا في هذا النزاع فأن هذا القول لا يقيد الطاعنين في مقاضاتها في دعوى جديدة والرجوع إليها بقيمة التلف إذا ما اثبتوا تسببها فيه.

أما بالنسبة لما أثاره الطاعنون عن مسألة القوة القاهرة والقضاء والقدر فأن محكمة الاستئناف قد ناقشته بجداره واستفاضة وتوصلت إلي القرار السليم الذي صادف صحيح القانون.

وعليه فـــأنني أري إذا وافـــق الزميـــلان الفاضلان إن يشطب الطعن إيجازيا برسومه.

فريدة إبراهيم احمد
قاضي المحكمة العليا

عبد العزيز الرشيد
قاضي المحكمة العليا

محمد عبد الرحيم
قاضي المحكمة العليا

الأمر النهائي :-

يشطب الطعن إيجازيا برسومه وفـــق المـــادة ١٨٢ من قانون أفاد المدنية لسنة ١٩٨٣م

محمد عبد الرحيم علي
قاضي المحكمة العليا
ورئيس الدائرة
١٢/١٠/١٩٩٥م

المستأنف / أصحاب الباخرة ميدو

ضـــــد

المستأنف ضده / محجوب محمود الطاهر

النمرة: أ س م/ ١٩٩٦/٢٥٣م

المبادئ :-

١-بوليصة الشحن أو سند الشحن هي وثيقة تثبت أنعقاد عقد النقل.

٢- بوليصة الشحن هي التي تمكن المرســـل إليـــه مـــن اســـتلام البضاعة.

٣- يعتبر الربان هو النائب والممثل القانوني لمالك السفينة.

٤- يلتزم الربان بتسليم البوليصة للمرسل إليه أو وكيـــل البـــاخرة لتسليمها له.

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تســـــــــودان

أمام :-

السيد / عبد العزيز احمد علي رئيساً

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن عضواً

السيد/ جمال الدين وداعة الله عضواً

المستأنف / أصحاب الباخرة ميدو

ضـــــــد

المستأنف ضده / محجوب محمود الطاهر

النمرة: أ س م/ ٢٥٣/١٩٩٦م

المذكرة

أصدرت محكمة قاضي الدرجة الأولى حكما فـــي مواجهـــة المدعى عليه (المستأنف) يقضي بأن يدفع للمدعـــى (المســـتأنف ضده) مبلغ سبعة ألف ريال سعودي وحملته رسوم الدعوى والأتعاب وذلك في الدعوى١٩٧٣/٩٥م والتي تتلخص وقائعها أن المستأنف قد شحن علي الباخرة ميدو ٣٦٨ كيلو زرنباك من بور تســـودان إلـــي جدة آلا إن المستأنف قد فشل في تسليم مستندات البضاعـــــة حتـــى

يتمكن المستأنف ضده تخليصها واستلامها وانه عند استـــلامه الأذن الخاص باستلام البضاعة بعد مدة من الزمن لم يعثر علي بضاعتـــه ويري إن ذلك حدث نتيجة إهمال المستأنف ضدهم في تســـليمه أذن التسليم بناء علي رد المدعي عليه (المستأنف)علي عريضة الدعوى صاغت المحكمة نقاط النزاع وأصدرت حكمها موضوع هذا الطلـب والذي أستند إلي:-

أن التأخير في تسليم البضاعة ناشئ من عدم تقديم بوليصـــة الشحن في ميناء جدة وسبب ذلك إن المستأنف ضده سلم البوليصـــة لقبطان الباخرة هو أجراء لا يسال عنه المستأنف. في حين جاء الرد بما يؤكد صحة الحكم ويطلب شطب هذا الطلب.

وبمراجعة المحضر وكافة المستندات يتضح لنا الأتي :-

الأصل في البوليصة أو سند الشحن هو وثيقة تثبت انعقـــاد عقد النقل وهي السند التي يمكن المرسل إليه من استلام البضاعـــة عند إبرازها ومن خلال ما هو ثابت من المحضر فـــإن المســـتأنف ضده قد قام بتسليم البوليصة لقبطان الباخرة لتسليمها لوكيل البـــاخرة بجدة حتى يقوم الأخير بأخطار المرسل إليه لاستلام البضاعة وجـــاء في طلب الاستئناف الأتي (أنه سلم البوليصة لقبطان الباخرة وهـــذا الأجراء لا يسأل عنه أصحاب الباخرة) فكأن مقدم الطلب يريـــد إن يفصل بين أصحاب الباخرة وربانها وهذا أمر يخالف كل القواعـــد والقوانين البحرية والتي تعتبر الربان هو النائب والممثل القـــانوني لصاحب الباخرة وقد جاء في كتاب النقل البحري للدكتور علي جمال الدين ما يلي (يعتبر الربان النائب القانوني عن المجهز ويمثله أمـــام القضاء وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة وكل تحديـــد

يرد علي هذه النيابة لا يحتج به علي الغير حسن النية أضاف يسأل مالك السفينة ومجهزها مدنيا من أعمال الريان والبحارة والمرشد والربان مالك الباخرة ويكون تابعاً له)

والذي يؤكد أن الريان بصفته ممثلاً لمالك السفينة فمالك السفينة يتحمل كآفة أخطائه والمستأنف يقر بأن ربان الباخرة قد أستلم البوليصة سند الشحن والتي يجب إن تبرز لاستلام البضاعة ولم يقم الدليل أمام المحكمة بأنه سلم البوليصة للمرسل إليه أو وكيل الباخرة بميناء الوصول لتسليمها للمرسل أليه مما يعني أن الخطأ والإهمال هو بفعل ربان الباخرة والذي يمثل مالكها مما يعني إن الحكم جاء وفقا لصحيح القانون وبناء علي الوزن السليم للبينات لذا أري إن نقرر:- تأييد الحكم إذا وافقني الزملاء بالدائرة.

جمال الدين وداعة الله النيل
قاضي محكمة الاستئناف /بور تسودان
٩٣/٣/١٢م

أوافق

نادية سليمان عبد الرحمن
قاضي محكمة الاستئناف /بور تسودان
٩٣/٣/٢٠م

الأمر النهائي

١/ نؤيد الحكم الصادر.

٢/ يشطب الطلب برسومه.

عبد العزيز احمد علي
قاضي محكمة الاستئناف /بور تسودان
ورئيس الدائرة

المستأنف / شركة نجد للتجارة والمقاولات والملاحة

ضـــد

المستأنف ضده / مؤسسة قرافي للملاحة

النمرة: م ا / أ س م/ ١٩٩٢/٧٨م

المبادئ

١- النولون لا يستحق ألا عن خدمات وكالة أداها الوكيل فعلا .

٢- الإخلال بعقد الوكالة يوجب التعويض سواء أكان تعويضا عاما أو خاصاً.

٣- التعويض الخاص هو عبارة عن تعويض عن أضرار مباشرة وقعت على المتعاقد ترتب عليها نفقات خاصة معلومة ومحـددة وهي تعويض عن ضرر وخسارة مباشرة وقعت فعلا.

٤- التعويض العام مسألة تقديرية يقدر من الضرر العـام الـذي يصيب المتعاقد من جراء الإخلال بالعقد ويندرج تحتها " ما فاته من كسب و ما سيلحقه من خسارة بسبب ذلك الإخلال".

٥- الحكم بالدولار يوجب السداد بالدولار وسعر الصرف بالدولار وقت السداد وليس أي وقت آخر وإن كـان الأصـل الوفـاء بالدولار آياً كان سعره.

بسم الله الرحمن الرحيم

في محكمة استئناف الولاية الشرقية

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / عبد الرؤوف حسب الله ملاسي	رئيسا
السيد / عبد العزيز الرشيد	عضوا
السيد / محمد صالح محمد	عضوا

المستأنف / شركة نجد للتجارة والمقاولات والملاحة

ضـــــد

المستأنف ضده / مؤسسة قرافي للملاحة

النمرة: م ا / أ س م/ ٧٨/١٩٩٢م

المذكـــــــرة

يستأنف الأستاذ / يسن حسن يعقوب عن المدعـــى عليـــه محكوم ضده فـــي ق م /٨٨/٦٨٣ والقـــاضي الحكـــم فيـــها فـــي ١٣/١/١٩٩٢م بأن يدفع المستأنف أربعون ألف دولار و ٥٧ ألـــف جنية سوداني كتعويض خاص ويدور محور الطلـــب فـــي النقـــاط التالية:-

أولا :-

يتطلب الحق في النولون إثبات إن الوكيل البحري يســـتحق مثل هذا النولون. ولم يقدم المطعون ضده أي دليل علي ذلك ســـواء ببينة شفوية أو كتابية والنولون لا يستحق ألا عن عمل قام به الوكيل عن الأصيل.

ثانيا:-

المدعى الطاعن وكيلا للمطعون ضده ومجرد إخلال الأصيل بالعقد وتحويل الوكالة إلي وكيل آخر خلال سريان الوكالة لا يـــبرر الحكم بالتعويض العام ومجرد المطالبة بالتعويض لا يـــبرر الحكـــم بمبلغ ١٥ ألف دولار لمجرد الادعاء (علي أساس ما فات الوكيـــل من كسب) والمفروض تقديم بينة تثبت (.استحقاق مثل هذه المبلـــغ وتحديد ما هية هذا الكسب الذي فاتهم لاستحقاقه).

ثالثا:-

نص العقد عـــلي أنه غير محدد المدة لا يبرر القول بإخلال (المطعون ضده بالعقد) لإنهاء العقد الغير محدد إذ إن ذلـــك ليـــس بشرط جوهري في العقد والتعـــويض الخاص لا يتقرر ألا بإثبات (.الضرر والخسارة التي وقعت فعلا بخلاف التعويض العام ولم يقدم المطعون ضده أي بينة تثبت استحقاقه التعويض الخاص وطالما لـــم يثبت المطعون ضده (حقه في التعويض الخاص بالتبعية لا ســـند للتعويض العام).



رابعا :-

تقدير التعويض علي أساس الدولار لا سند له وخاصة إن الوكيل البحري يتعامل مع العملاء والبواخر بالعملة المحلية والصعبة مع مراعاة فرق العملة منذ سنة ١٩٨٨م إلي وقت رفع الدعوى وهو ما لم تراعيه المحكمة في التقدير وفي حين كانت قيمة الدعوى علي أساس سعر الجنية سنة ١٩٨٨ وليس ألان وبالتالي فالمبلغ المحكوم به لم تحصل عليه رسوم لانه أكثر من القيمة المرفوعة به الدعوى والمفروض تقدير التعويض بما يعادل قيمة العملة سنة ١٩٨٨م

(ومن محصلة طلبه يلتمس إلغاء الحكم)

ومن جهة أخري يعقب المحامي / عوض إبراهيم عن المطعون ضده بالأتي:-

اولا:-

الطاعنه شركة بواخر عربية والمطعون ضده وكيل بحري وقد تعاقدت الطاعنة مع المطعون ضده علي إن يباشر المطعون ضده أعمال الوكالة البحرية عن الطاعنه وقد نص العقد علي سريانه بدون مدة محددة وإذا أراد أحد الطرفين إنهاء العقد فلا بد من إنذار الطرف الأخر قبل ثلاثة أشهر من الإنهاء وقد أخلت الطاعنه بالعقد وحولت الوكالة إلي وكيل أخر بلا إنذار أو إنهاء للعقد بصورة صحيحة.

ثانيا :-

لا صحة لما ذكره الطاعن فالمطعون ضده يطالب بتعويض ٦٥ ألف دولار ولم يحكم له ألا ب ٤٠ ألف دولار والعقد المبرم تحكمه نصوص م ١٦٣ - ٩٧ -١٠١(١)معاملات مدنية سنة ٨٤ أما الكسب الذي فات المدعى فهو في حرمانهم من عمل البواخر التي وصلت خلال الفترة التي أخل المدعى عليهم فيها بالاتفاق وكان المطعون ضدهم متفرغين تماما لهذا العمل ولم يتعاقدوا مع بواخر أخري لارتباطهم بالعقد وهذه المبالغ تقع تحت التعويض الخاص . وقد أثبت الطاعن إن البواخر التي حولت إلي الوكيل الأخر هي (طيبة - هاني آكبريس) وهي التي يستحق عنها أعمال الوكالة إنفاذا للعقد وقد قدم كشوفات مفصلة بالمطالبة.

ثالثا :-

بالنسبة للمطالبة بالدولار فأن الوكلاء يقومون بخدماتهم بالعملة السودانية ألا إن أجرهم عن هذه الخدمات يحاسبهم به المدعى عليهم بالدولار حسب عقد الوكالة بواقع ٤٥٠ للدولار في حين إن سعر الدولار آنذاك ١٢ جنيها.

رابعا :-

مسألة سريان العقد التي ادعاها الطاعن وإن العقد ينتهي بإخلال المطعون ضده في أول باخرة وتحويلها لوكيل آخر لا سند له لان طريقة (إنهاء العقد هي إنذار ٣ أشهر) وبالتالي فيعتبر العقد ساريا بعد الإخلال (٣ أشهر) وقد ترتب علي الإخلال أضرار بليغة

في إن الطاعن هو الذي ربط المطعون ضده بالوكالة ولولاه لما أبرم المطعون ضده الاتفاق وتتحمل نفقات الموظفين والتلكسات وأجـــرة المكتب وكلها مسائل تدخل في إطار التعويض العام.

خامسا:-

المدعى عليهم أجانب ويدفعون أساسا بالعملة الأجنبية للوكيل وبالتالي لا سند للادعاء حول الدفع بالدولار من عدمه ولا سند أيضا للادعاء (بارتفاع أسعار الدولار) لان الدولار هو الأساس الـــذي رفعت به الدعوى ويستحق الحكم به سواء ارتفعت أو قلت قيمته لانه هو الوحـــدة التي يطالب بها في الدعوى والمفروض الدفع بـــالدولار (عند السداد وإذا استحال فلا بد من دفعه ما يعادله وقــــت الســـداد (يشير إلي السوابق محمد ابنعوف / ضد / أحمد العبيد نشرة أكتوبـــو سنة ١٩٨٥م ص٧٧ والسابقة محمد حسن عثمان /ضـــد/ رتشـــارد بهيج - أكتوبر سنة ٨٢ ص٨٢)

(ومن محصلة رده يلتمس شطب الطلب)

وفي تقديري إن الطلب يتعين الفصل فيه علي النحو التالي :-

أولاً:-

يركز الطاعن في إن الوكيل البحري لا يستحق (أي النولـــون) لان النولون هو مقابل عمل يقوم به الوكيل البحري تجاه الموكل واتفـــق مع الطاعن في إن (النولون) لا يستحق ألا عن خدمات وكالة آداهــا الوكيل فعلا ألا إن المسألة في هذه الدعوى ليس كما ذكر الطـــاعن لان المطعون ضده أساس يركز في (حقه فـــي التعويـــض) عـــن الإخلال بعقد الوكالة وبالتالي تندرج مسألة النولون (فــــي تحديـــد



مقدار التعويض) الذي يستحقه المطعون ضده من جراء هذا الإخلال إذ إن المطعون ضده يقدر أنه لو أستمر العقد لحصل علي هذا النولون وبالتالي فالأمر مدرج من ناحية (تقدير التعويض المدعى به وليس استحقاق النولون عن عمل غير مباشر قام به)

ثانيا :-

الواضح من المحضر إن المطعون ضده قد أبرم وكالة بحرية مع الطاعن والعقد واضح في طريقة إنهاؤه ولا ينكرها الطاعن أو يناهضها كما لا يناهض مسألة (إخلاله بالعقد) وتحويله أعمال الوكالة البحرية محل العقد إلي وكيل أخر (والإخلال بالعقد يوجب التعويض) سواء أكان تعويضا عاما أم خاصا مع مراعاة إن التعويض الخاص هو (تعويض عن أضرار مباشرة وقعت علي المتعاقد ترتب عليها نفقات خاصة معلومة ومحددة) وبالتالي فالتعويض الخاص هو (تعويض عن ضرر وخسارة مباشرة وقعت فعلا) وهذا بخلاف التعويض العام وهو مسألة تقديرية تقدر عن الضرر العام الذي يصيب المتعاقد من جراء الإخلال بالعقد ويندرج تحتها (ما فاته من كسب أو ما سيلحقه من خسارة بسبب ذلك الإخلال) والواضح لنا إن الطاعن يركز فقط في مسألتين (عدم إثبات استحقاق التعويض الخاص) وعدم ثبات (استحقاق التعويض العام) والمبالغة في تقدير التعويض الذي قضت به المحكمة وفي تقديري أنها المسألة الرئيسية في المناقشة فمسألة الإخلال بعقد الوكالة ثابتة لا جدال في ذلك وبالرجوع إلي المحضر نجد إن المدعى قدم بينة في إثبات إن المدعى عليه قام بتحويل أعمال



الوكالة إلي وكالة عدوي للملاحة وبالتالي فقد حدث الإخلال بمجرد تحويل أول باخرة إلي وكالة عدوي ومن ثم فلا تعدو إن تكون البواخر اللاحقة التي باشرت بها وكالة العدوي الوكالة ألا امتداد للإخلال وليس بإخلال جديد كما يذهب المطعون ضده في مرافعته والبينة الوحيدة المباشرة هي بينة الشاهد عوض الله فهو المسئول عن البواخر بهيئة الموانى أما الشاهد الأخر فهو شاهد (خبرة) عن عمل الوكلاء البحريين والشاهد قرافي هو من أصحاب المؤسسة المدعية وبالتالي فما يدلي به هي بينة خصم وبالتالي لا أجد سندا للتعويض الخاص الذي يطالب به المدعى حيث لم يقدم بينة مقنعة عليه (سواء ما إدعاه علي اليمين) وهو إدعاء لا يبرر الحكم بالتعويض الخاص ومن ثم ينحصر الأمر في (مقدار التعويض العام) وهل هو تقدير معقول أم كان مبالغ فيه وفي تقديري إن مسألة (تقدير التعويض لا مجال لفصلها عن طبيعة العمل المستحق عنه التعويض وعن طبيعة التعامل نفسه من حيث ما يرتبه من قيود والتزامات علي الوكيل البحري وهي التزامات وقيود تؤثر تأثيرا كبيرا علي الوكيل البحري في حالة الإخلال بالوكالة وخاصة إن الوكيل البحري يجب إن يكون مستعدا في كل الظروف والأحوال للوفاء بالتزامات موكله ولم تثبت المدعى عليها أو حتى تدعي إن المدعية فشلت أو لم تكن مستعدة للوفاء بالتزام الوكالة عند حضور البواخر المعنية لصالح شركة عدوي للملاحة - وحيث التعويض العام مسألة تقديرية لا أجد في تقدير محكمة الموضوع ما يبرر القول بخروجه عن التقدير السليم في مثل هذه الالتزامات البحرية المعقدة المرتبطة بالتزامات بحرية أيضا معقدة تجاه العمل البحري



نفسه والاستعداد له وتجاه الميناء التي يمارس فيها ذلك العمل أمـــا مسألة القدح في التعويض بالدولار فلا أجد سندا لها فمجرد تعـــامل الوكيل البحري داخل الميناء (بالعملة المحلية) لا يبرر الحكـــم لـــه بالدولار ولان الوقائع وعقد الوكالة نفسه يؤكد إن التزامات الموكـــل تجاه الوكيل يتم بالوفاء بها أيضا بالعملة الصعبة وبالتالي فلو باشـــر الوكيل فعلا لا يستحق الآجر بالدولار وبالتبعيـــة فـــأن اســـتحقاقه للتعويض لا يخرج من ذات الإطار أما مسألة سعر الجنيـــة وســـعر الصرف ففي تقديري إن استحقاق (الحق بالدولار) كاف لهدم ذلـــك الأساس لان سعر الدولار حاليا يقاس عليه العمل فبالتـــالي فـــالحكم بالدولار يوجب السداد بالدولار وبالتالي بسعر صرف الدولار وقـــت السداد وليس في أي وقت آخر وإن كـــان الأصـــل الوفـــاء ابتـــداء بالدولار آيا كان سعره وهذه المقولة كانت معقولة في حالة مـــا إذا كان الحكم (بالعملة السودانية) أبتدأ لأنها لا تقاس عند الحكـــم بـــها علي أساس سعر صرفها بالدولار بل كعملة سودانية ذادت قيمتـــها أو انخفضت كقوة شرائية بغض النظر عن علاقـــة ذلـــك (بســـعر صرفها مع أي عملة أجنبية أخري).

أخلص من كل إلي عدم توافر سند للطلب أما مسألة الرســوم فالرسوم حصلت ابتداء علي أساس سعر الدولار وقيمته حسب قيمـــة الدعوى وبالتالي فانخفاض سعر الجنية بالنسبة للدولار خلال ســـير الدعوى لا يبرر دفع فرق رسوم كما يذهب الطاعن وألا اســـتدعى الأمر رد الرسوم في حالة زيادة سعر العملة المحلية بالنسبة للدولار وبالتالي فالرسوم المتحصله صحيحة ومن جهة أخرى فهذا عـذر (لا يبرر إلغاء الحكم علي أي حال).

وعليه أري شطب الطلب بالنسبة للتعويض العـــام وقبولـــا بالنسبة لجزئية التعويض الخاص ومن ثم اقرر:-

أمر :-

١/ يؤيد الحكم بالنسبة للحكم بـــالتعويض ٤٠ ألـــف دولار أمريكي أو ما يعادلها بالعملة السودانية وقــت السداد ويؤيد الأمر بتحمل المدعى عليهم الأتعـــــاب والرسوم.

٢/ يلغى الحكم بالتعويض الخاص ٥٧ ألف جنية .

عبد الرؤوف حسب الله ملاسي

قاضـــــــي المحكمة العليـــــــــــا

ورئيس الدائرة بمحكمة الاستئناف

١٩٩٢/٨/٢٩م

١٩٩٢/٨/٣٠م

أوافق

محمد صالح محمد

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

١٩٩٢/٨/٣٠م

٣٠/٨/١٩٩٢م

أوافق

عبد العزيز الرشيد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
٣٠/٨/١٩٩٢م

٣٠/٨/١٩٩٢م

أمر :-

١- يؤيد الحكم بالنسبة للتعويض ٤٠ ألف دولار أمريكـــي أو ما يعادلها بالعملة السودانية وقت الســـداد ويؤيـــد الأمر بتحمل المدعى عليهم الأتعاب والرسوم.
٢- يلغى الحكم بالتعويض الخاص ب ٥٧ ألف جنية.

عبد الرؤوف حسب الله ملاسي
قاضي المحكمة العليـــــــــــا
ورئيس الدائرة بمحكمة الاستئناف

المستأنف : الشركة الأفريقية للملاحة

ضـــــد

مستأنف ضده : الباخرة كيرتي ارقس

أ س م / ٧٦/١٩٩٧م

المبادئ:-

١- الوكالة البحرية هي المؤسسة البحرية التي تقوم كوكيل عن السفينة الراسية في الميناء أو المخطاف بتقديم الخدمات اللازمة لهذه السفينة مقابل أجر علي ذلك .

٢- مهام الوكالة البحرية حسب العرف والقانون التجاري هي :-

(أ) تعتبر حلقة الوصل بين السفينة والسلطات المختصة.

(ب) تسهيل الإجراءات لدخول وخروج السفينة من الميناء .

(ج) تسهيل الإجراءات اللازمة لشحن وتفريغ البضائع بواسطة شركات الشحن والتفريغ.

(د) تقديم خدمات التموين اللازمة للسفينة من ماء ووقود وزيوت ومواد الطعام للطاقم حسب طلبات القبطان أو المالك.

(ذ) تسهيل إجراءات صعود ونزول وسفر وانتقال بحارة السفن .



يقوم أيضا بالأعمال القانونية المعتادة التي تستلزمها السفينة والرسالة البحرية كشراء الوقود والمؤن وقطع الغيار اللازمة والتعاقد لأجواء الإصلاحات اللازمة وبصفة عامة يقوم بكل عمل يتعلق بالحاجات المعتادة الخاصة بالسفينة.

٣- المرجع لتحديد أعمال الوكيل البحري العقد والعرف السائد.

٤- الوكيل ملزم بتموين السفينة بالوقود حتى لو عرضت للبيع والضمان لحقه تجاه السفينة هو الحجز عليها ودينه يعد من الديون الممتازة وإذا كان الأمر بتموين السفينة صادر للوكيل من المحكمة التي تقوم بإجراءات تنفيذ البيع للسفينة المذكوره يعد دينه من المصاريف القضائية .

٥- العقد الذي يربط بين الوكيل البحري والمجهز عقد وكالة مأجورة هو عقد وكالة عامة يلزمه ببزل العناية المعتادة للحفاظ علي السفينة والإنابة عن المجهز.

ملحوظة الغي هذا الحكم بقرار المحكمة العليا بالنمرة م ع/ ط م/ ٩٧/٩٣ التي رأت أن هذا النزاع يستوجب إن ترفع به دعوى.وليس أجراء في الدعوى الحالية لأن ألزام الوكيل أو إثبات إخلاله أو وجود التزام ضده يكون بحكم قضائي في نزاع حول هذه المسألة وليس من خلال إجراء وقتي بلا أي سند من القانون .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تســـــــــودان

أمام :-

السيد / مصطفى عبد القادر رئيسا

السيد محمد علي خليفة عضوا

السيد جمال الدين النيل عضوا

المستأنف : الشركة الأفريقية للملاحة

ضـــــد

مستأنف ضده : الباخرة كيرتي ارقس

أ س م / ١٩٩٧/٧٦م

المذكـــــرة

٢٦/ محرم ١٤١٨هـ

١٩٩٧/٦/٢م

يستأنف الأستاذ صلاح محمد عثمان الأمر الصـــادر مــن قاضي جزئي بور تسودان الدرجة الأولي الأمر للوكيــل البحــري للسفينة CURTEADE ARGES بتنويدها بعشره طن جـازولين ويدور محور طلبه باختصار في الأتي:-

١/ الخطأ الذي وقعت فيه المحكمة بعد من الأخطاء الإجرائية إذا لم تشير المحكمة إلي سندها القانوني الذي أعتمدت عليه في إصدار قرارها ولم تتضح الرؤية من الأمر الذي أصدرته فهو إجراء حجز تحفظي أوماذا ؟

٢/ العلاقة بين طرفي الدعوى يحكمها عقد الوكالة ومن يرى إن أحدهم أخل بوكالته والتزاماته عليه رفع دعوى.

٣/ حتى لو اعتبرنا أن الطلب قد قدم في محضر الحجز التحفظي فانه لايعتبر مقدما كجزء من محضر الدعوى لان محضر الحجز لا يعتبر محضرا للدعوى نفسها وبالتالي لا سند لهذا القول في دعوى المستأنف إذا لا سند له.

٤/ إن وكالة المستأنفين هي وكالة بحرية في مواجهة التزاماته تجاه هيئة الموانئ ضمان رسومها وأجوارها وإن وكالة المستأنفين تنحصر فقط مقابلة التزامات رسوم أجور الميناء ولا تمتد إلي تموين السفينة بالغذاءات أو الوقود لان ذلك من اختصاص المتعهدين SHIP CHANDAR ولدي السفينة متعهد يقوم بذلك.

٥/ لم يقم ملاك السفينة بتقديم أي مبالغ للوكيل ولا يوجد نولون يخصم منه واستمرار الوكيل في التموين يؤدي إلي إفلاسه (أشار إلي مؤلف د.علي البارون) مبادئ القانون البحري الذي جاء فيه بإلزام المجهز (مالك السفينة) بدفع المصروفات التي أنفقها أمين السفينة في سبيل تأدية مهمته كمصروفات تحرير البضاعة أو فرزها أو وزنها .

٦/ القانون الذي يحكم العلاقة هو قانون عقد الوكالة وفقا للباب الرابع عشر من قانون المعاملات المدنية لسنة ٨٤م وفقا لنص

(م ٤٤٤ للوكيل إن يقيل نفسه من الوكالة التي لا يتعلق معـــها حــق الغير وعليه إن يعلن موكله وإن يتابع القيام الأعمال التي يرها حتى تبلغ مرحلة لا يخشى ضرر علي الموكل) ويلتمس في محصلة طلبه إلغاء هذا الأمر من الجانب الأخر يـــرد الأســـتاذ / عمـــر أونـــور بالأتي:-

١/ الوكيل ملزم بمد البـــاخرة بحاجتـــها الضروريـــة مـــن مـــؤن وأسبيرات ووقود ولا يجوز التنصل عن التزامه طالما أنـــه اصبـــح وكيلا بعد دخول الباخرة إلي الميناء وحتى مغادرتها الميناء تكـــون محل مسؤولية الوكيل حتى تغادر المياه الإقليمية وليس هنـــالك مـــا يعفيه ألا إذا أشهر إفلاسه .

٢/ هيئة الموانى تلزم الوكيل بوضع خمسين ألـــف دولار ضمـــان ويكون مسئولا عن رسومها ومد الباخرة باحتياجيها.

٣/ كل المعاهدات البحرية تؤكد التزامات الوكيل أخرهـــا معـــاهدة هامبورج فالوكيل ملزم بمد البحارة بالغذاء والسفينة بالمؤن.

٤/ مد الباخرة بالوقود هو إنقاذ للباخرة ويلتمس تأييد الأمر.

ومن ثم أصبح الطلب جاهز للفصل فيه الأمر صـــدر فـــي ٩٧/٥/١٢م ووضع أمامي للتصريح في ٩٦/٥/١٨م وصرح فـــي نفس اليوم وجاء الرد في ٩٧/٦/١م وكتب الرأي الأول فـــي اليـــوم الثاني مباشرة ٩٧/٦/٢م وفي هذه رد علي الأستاذ/ عمـــر اونـــور الذي استعجل نظر الاستئناف قبل الرد عليه.

الطلب قدم في مواعيده فهو مقبول شكلا ويجوز استئنافه وفقا لنـــص م ٢/١٧٦ إجراءات مدنية وأري الفصل فيه علي النحو الأتي:-

أولا:-

إجراءات هذه المحكمة جاءت في محضر (الحجز التحفظي) في الدعوى المرفوعة من الوكيل ضد أصحـاب البـاخرة بـالنمرة ١٩٦/٩٧ وفقا لنص م ١٦٧ إجراءات مدنية إذا كان المال موضوع الدعوى (السفينة) عرضه للضياع أو التلف يجوز للمدعى عليـه إن يطلب بإصدار أمر وقتي ويقول مولانا محمد صالح علـي قـاضي المحكمة العليا في مؤلفه إجراءات الحجـز التحفظـي فـي قـانون الإجراءات المدنية في شرحه لنص م ١٦٧ إجراءات مدنية ص٦١(.... وكما يبين من هذا النص فانه إذا ثبت للمحكمـة أثنـاء سـير الدعوى بإقرار مشفوع باليمين أو بغير ذلك إن المال محل النزاع).
١/ تعرض للضياع أو ٢/ تعرض للتلف ٣/ تعرض لنقل ملكيتـه بواسطة أحد الخصوم.

ويضيف (الأمر الذي يصدر لمنع وقوع أيا مـن الأمـور الثلاثة المذكورة لا يشترط ضرورة في وجود الطرف الأخر علمـا بأنه في هذه الدعوى مندوب الشركة كان حاضرا وانمـا يمكـن إن يصدر في غيبته شريطة إن يعلن هذا الطرف فورا وبأسرع طـرق الإعلان وذلك حتى لا تفوت الحكمة التي رمى إليها المشروع وهـي منع وقوع أيا من الأمور الثلاثة المذكورة لان في وقوع أيـا منـها ضرر علي أحد الطرفين أو كليهما ويضيف في ص ٦٢ ولا يشترط هنا إن يكون طالب الأمر هو المدعى فقد يكـون المدعـى عليـه وبالتالي الأمر يتعلق باتخاذ أجراء وقتي ويجد سنده في القانون كمـا أوضحنا.

ثانياً:-

لم يقدم لنا الأستاذ / صلاح محمد عثمان صورة من عقد الوكالة حتى يتبين لنا إن وكالة المستأنف محصورة فقط في سداد الالتزامات علي السفينة تجاه هيئة الموانى وفي غياب ذلك وحيث ثبت إن المستأنفين هم وكلاء السفينة البحريين فأنه وفقا لتعريف الوكالة البحرية وهي المؤسسة البحرية التي تقوم كوكيل عن السفينة الراسية في الميناء أو في المخطاف بتقديم الخدمات اللازمة لهذه السفينة مقابل أجر علي ذلك ومهام الوكالة البحرية حسب العرف والقانون البحري هي :

١-تعتبر حلقة الوصل بين السفينة والجهات المختصة.

٢-تسهيل الإجراءات لدخول وخروج السفينة من الميناء.

٣-تسهيل الأجرات لشحن أو تفريغ البضائع بواسطة شركات الشحن والتفريغ المعتمدة.

٤- تقديم خدمات التموين اللازمة للسفينة من ماء ووقود وزيوت مواد طعام للطاقم حسب طلبات القبطان أو المالك أما كون إن هذه الخدمات تقوم بها (ship chandler) تكون بواسطة وكيل الباخرة الذي يدفع له.

٥- تسهل إجراءات صعود ونزول وسفر وانتقال بحارة السفينة وقد جاء كما ذكرت بحق محكمة الموضوع في كتاب القانون البحري للدكتور حسن الماحي ص (١٧٣) للتأكيد من مهام الوكيل البحري فإنه (ويقوم بالأعمال القانونية المعتادة والتي تسلتزمها السفينة والرسائل البحرية كشراء الوقود والمؤن وقطع



الغيار اللازمة والتعاقد لأجراء الإصلاحات اللازمة للسفينة وبصفة عامة يقوم بكل عمل يتعلق بالحاجات المعتادة الخاصة بالسفينة ويرجع في هذا إلي العرف السائد لتحديد هذه الأعمال .
جاء كذلك في كتاب القانون البحري د. علي جمال الدين ص٣٨(وعليه إن يحافظ علي حقوق الناقل .. الخ) وبالتالي تموين السفينة بالوقود من التزامات الوكيل وفقا للقانون والعرف البحري أما ضمانات الوكيل في استرداده ما أنفقه هو حجز السفينة نفسها واستصدار أمر ببيعها إذا لم يصرف له بديونه البحرية وهي ديون ممتازة وللوكيل البحري إن يحبس لديه المبالغ التي تخص المجهز بطرفه حتى يقتضي منها حقه المذكور ويتمتع كذلك بحق الامتياز علي السفينة ضمانا للمبالغ التي أقترضها منه الربان لحاجة السفينة وكذلك يقع هذا الامتياز علي السفينة للديون التي تترتب علي المجهز بسبب الأعمال التي يؤديها وكيل السفينة أي للحاجات المعتادة اللازمة للسفينة وبوصفه وكيلا.

ثانياً:-

الوكيل البحري يسأل أمام المجهز طبقا للعقد الذي يربطهما وأتفق مع الأستاذ/ صلاح في وصفه للعقد بأنه عقد وكالة مأجورة وبالتالي يسأل وكيل السفينة قبل المجهز بوصفه وكيلا بأجر لم يثبت لنا الأستاذ / صلاح مع احترامنا له إن هذه الوكالة وفقا لنص م ٤١٨(١)(أ) معاملات مدنية كانت وكالة خاصة فقط بدفع رسوم الميناء الواجبة علي السفينة وبالتالي ليس للوكيل ألا مباشرة الأمور

المبينة فيها وما يتصل بها من توابع ضرورية تقتضيها طبيعة التصرفات الموكل بها وبالتالي وفقا لنص م ٤١٩ تعتبر الوكالة هنا وكالة بلفظ عام وفقا لهذه المادة تخوله أعمال الإدارة إنابة عن المجهز والحفظ لما له ويعتبر من الحفظ مد السفينة بالوقود هي تندرج تحت بند عناية الرجل المعتاد وهو ما يقوم به الوكلاء البحريون .ووفقا لنص م ٣/٤٢٢ معاملات التي تلزم الوكيل بإن يبذل في العناية لها عناية الرجل المعتاد إذا كانت الوكالة بأجر ولهذا لا يجوز الوكيل البحري التخلي عن مسئولياته تجاه السفينة ألا بعد مغادرتها المياه الإقليمية أو إذا أقيلت الوكالة البحرية من تحمل مسئولية السفينة وذلك وفقا لنص م ٤٤١ معاملات مدنية لسنة ٨٤م وتعديلاته التي حصرت حالات انتهاء الوكالة في الأتي :-

أ/ إتمام العمل المؤكل به هنا لا يتم ألا بعد مغادرة السفينة.

ب/ انتهاء الآجل المحدد لها ولم يقدم لنا ما يثبت انتهاء أجل الوكالة وفقا لعقدها.

ج/ وفاة المؤكل أو خروجه عن الأهلية ألا إذا تعلق بالوكالة حق الغير .

د/ وفاة الوكيل أو خروجه عن الأهلية ... الخ .

وبالتالي وفقا لنص المادة لم تنهى وكالة المستأنفين أما بخصوص نص م ٤٤٤ (١) فأنها تلزم الوكيل بالقيام بأعمال الوكالة التي يراها حتى تبلغ مرحلة لا يخشى معها ضرر على الموكل ويتطلب الأمر ذلك إثبات إن الوكيل قد أعلن موكله بذلك وإن يتابع العمل وإن يثبت إن المتابعة لذلك العمل يخشى معها الأضرار به وهي في تقديري مسألة إثبات ومن ثم نرى عدالة إن تتاح الفرصة

لمقدم الطلب إن يثبتها أمام محكمة الموضوع في محضر الحجز التحفظي فان أثبتها تكون مدعاة لعدم إلزامه بتمويل السفينة بالوقود وأنه قد أقال نفسه وفقا لنص م ٤٤٤(١) معاملات مدنية لسنة ٨٤م وتعديلاته عدا ذلك آري ومما تقدم وبعد موافقة الزميلين المحترمين أري إن نويد قرار محكمة الموضوع بإلزام الوكيل بتموين الباخرة بالوقود اللازم وإن نأمر المحكمة بتنفيذه فورا ما لم يوقف أو يلغى من المحكمة العليا الموقرة.

محمد علي خليفة
قاضي محكمة الاستئناف /بور تسودان
٢/٦/١٩٩٧م

الرأي الثاني :-

بعد المداولة أوافق وليس لدي ما أضيفه.

جمال الدين النيل
قاضي محكمة الاستئناف/ بور تسودان
٣/٦/١٩٩٧م

أوافق :-

مصطفى عبد القادر

قاضي محكمة الاستئناف / بالأعمال

١٩٩٧/٦/٣م

الأمر النهائي :-

١- نؤيد قرار محكمة الموضـــوع بإلزام الوكيل بتمويـــن البـــاخرة بالوقود اللازم.

٢- وكما نأمر بتنفيذ القرار فوراً.

مصطفى عبد القادر

قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان

ورئيس الدائرة

١٩٩٧/٦/٣م

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكسلا

ببور تسودان

أمام :-

السيد / عبد الرؤوف حسب الله ملاسي	رئيساً
السيد / محمد صالح علي	عضواً
السيد / محمد صالح محمد	عضواً

الشركة الأفريقية للملاحة — الطاعن

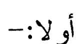
ضـــــد

الباخرة كورتي — م . ضده

م ع/ ط م/ ٩٣/١٩٩٧م

الحكـــــــم

هذا الطعن بالنقض ضـــد محكمـــة الاستئناف فـــي أ س م/٩٧/٧٦م والمؤيد لقضاء المحكمة الجزئية في إجـــراءات حجـــز تحفظي في ق م /١٩٩٧/١٩٦م والقاضي بإلزام الطاعنـــة (بمـــد الباخرة بعشرة طن جازولين) ويدور محور الطعـــن فـــي النقـــاط التالية:-



أولا:-

تسمية الإجراءات التي تمت بأنها (إجراءات تحفظيـــة) لا سند له من القانون وما قامت به المحكمة هـــو (محضـــر قـــامت بتسميته محضر إجراءات) دون الإشارة إلي أي مادة في القـانون أو آي (سند) لهذا الطلب بل هو إجراء (خارج نطاق إجراءات الحجـز التحفظي) ولم يقدم مقدمه أي سند من نصوص القانون لمثـــل هـــذا الأجراء.

ثانيا:-

افترضت محكمة الاستئنـــــاف إن ما قامت به المحكمة هو (إجراءات تحت م ١٦٧من قانون الإجراءات المدنية) في حيـــن إن النزاع في الدعوى لا يتعلق بذات السفينة بل هو مجـــرد المطالبـــة بقيمة بضاعة نقلتها السفينة وتم حجز السفينة باعتبار أنـــها المـــال الوحيد (للناقل بالسودان) لإستيفاء قيمة البضاعة وبالتالي فلا ســـند لتبرير الأجراء تحت م (١٦٧) إجراءات.

ثالثا:-

ألزمت المحكمة وكيل الباخرة المحددة وكالته فقط (بضمانة الرسوم والأجور علي الباخرة) وكان المفروض إن تطلع المحكمـــة علي الوكالة ونوعها قبل إن تفرض علي الوكيل مسألة لا سند لـــها فوكالة الوكيل لا يندرج فيها أصلا (تموين الســـفينة بالجـــازولين) وخاصة إن الادعاء بأن السفينة ستغرق إذا لم تمد بالجازولين لا سند

له عن الواقع لان الطلب قدم بعد (شهر كامل من وقوف السفينة بالميناء) وللسفينة متعهد خاص بالإمداد بالوقود وليس الطاعن.

رابعاً:- العقد بين الباخرة والطاعن كوكيل يحكمه (قانون الوكالة) في م ٤٤٤(أ) معاملات سنة ١٩٨٤م وقد انتهت وكالة الطاعنة وتم تعين وكيل آخر ولا سند في القانون يلزم الطاعنة بمد الباخرة بالجازولين.

ويلتمس في طلبه شطب الإجراءات

ومن جهة أخرى يعقب محامي المطعون ضدها على الطلب بالأتي:-

أولاً:- الطاعنة بوصفها وكيل للباخرة ملزمة بمد الباخرة بالخدمات الضرورية ووفقا للعقد المبرم بين هيئة المواني والطاعنة كوكيل فالطاعنة ملزمة بكل خدمات الباخرة ودفع جميع الرسوم ولا مجال للطاعن للتنصل من وكالته فهو مسئول من لحظة دخول السفينة إلى الميناء وإلي حين مغادرتها.

ثانياً:-

وفقا لاتفاقية هامبورج فالوكيل ملزم بمد الباخرة بكل ضرورياتها ويلتمس شطب الطلب.

وفي تقديري إن الطلب يتعين قبوله ولما يلي :-

أولاً:-

الدعوى ١٩٦/١٩٩٧م رفعتها الطاعنة (كمدعية) ضد الباخرة (المدعى عليها) علي أساس إخلال المدعى عليها بعقد



الوكالة ولم تسدد للمدعى ما قدمته من رسوم وخدمات للباخرة دفعتها المدعية إنابة عن الباخرة وبعد تصريح الدعوى تقدمـــت المدعيـــة (الشركة الأفريقية للملاحة) بطلب حجز تحفظي علي البــــاخرة (المدعى عليها) لأنها المال الوحيد للمدعي عليها في السودان والذي يمكن الحجز عليه وتم الحجز علي الباخرة.

ثانيا:-

تقدمت المدعى عليها (بطلب ومفـــاده إن تلـــزم المدعيـــة بموجب عقد الوكالة) بمد الباخرة (بعشـــرة طـــن جـــازولين) لان توقف الباخرة يؤدي إلي غرقها وبالفعل وافقت المحكمة علي الطلب علي أساس إن هذا الإمداد (يحكمه عقد الوكالة البحريـــة) وأيـــدت محكمة الاستئناف ذلك علي أساس إن الطلب ينطبق عليـــه نـــص م ١٦٧ إجراءات وإن القانون البحري يلزم الوكيل بإمداد الباخرة وهو القرار محل الطعن ألان.

ثالثا:-

في تقديري إن الطلب الذي تقدمت به المدعى عليها لا ســـند له بموجب م ١٦٧ أو ١٦٨ إجراءات مدنية فالمادة (١٦٧) تتخذ من جانب (الخصوم في الدعوى المدعى أو المدعى عليـــها كـــأجراء تحفظي لمنع ضياع المال محل النزاع أو تلفه أو نقل ملكيته)وبالتالي فالنص يفترض (وجود نزاع حول مال يخشى تلفه أو ضياعـــه أو نقل ملكيته من أحد الخصوم وفي هذه الدعوى يدور الـــنزاع حـــول مطالبة المدعية بمبالغ رسوم وخدمات قدمتها للباخرة ولا يوجد نزاع حول مال يخشى تلفه أو ضياعه أو نقل ملكيته ولا يوجد نزاع حول



الباخرة نفسها أو ملكيتها أو مال موجود حاليا يخشى تلفه أو ضياعه ويكون(المال نفسه هو محل الدعوى) وبالتالي لا سند أيضاً للطلب بموجب المادة ١٦٨ إجراءات فهي تتحدث عن (إجراء يقـــوم بـــه المدعى في الدعوى) في مواجهة (المدعـــى عليـــه لمنعـــه عـــن الأضرار بالمدعى ولمنع المدعى عليه من الإخلال بالعقد أو أحـداث ضرر آخر سواء أكان التعويض مطلوبا في الدعوى أو غير مطلوب وبالتالي فالأجراء يتم بطلب المدعى والنص يقول (يجوز للمحكمـــة في أي حالة كانت عليها الدعوى وبناء على طلب المدعـــي ولمنـــع المدعى عليه من الإخلال بالعقد أو أحداث ضرر أخـــر ...الـــخ) وبالتالي لا سند لطلب (المدعى عليه) ليطلب أن تـــأمر المحـــكمة (المدعى بإنفاذ عقد الوكالة بينه وبين المدعى عليه) بمده أو تموينـــه والتكييف القانوني الصحيح لطلب المدعى يمكن إن يكون (دعـــوى أصلية أو دعوى فرعيه) بأسبابها ثم يطلب منها إلزام المـــدعى عليه (المدعى حاليا) بعدم الإخلال بعقد الوكالة أو عقد الخدمة أو الإمداد فالمدعى عليها تطلب (إلزام المدعية بعقد الوكالة وعـــدم إخلالـــها بالعقد) أو المطالبة بتنفيذ عقد الإمداد)وهذا ليس مجاله (إجـــراءات تحفظية) بل بدعوى منفصلة ضد المدعية يمكن من خلالها إن تقـــدم المدعى عليها كمدعية ما شاء لها من طلبات بموجب م ١٦٧، ١٦٨ إجراءات ولا سند (للإجراءات التي قامت بها المحكمة) بإلـــزام (المدعى باتفاق الوكالة) وهو محل الخلاف ابتداء فـــي الدعـــوى المرفوعة وليس للمدعى عليها أي (دعوى فرعية) لتطلب تطبيق هذه المواد (على المدعية أصليا) بوصفها (مدعى عليه) ومـــن ثم أري وبغض النظر عن النقاش حول نوع الوكالة أو صحتـــها أو

طبيعتها أو حدودها فأن الطلب الذي تقدم به المدعى عليه هو (نزاع يستوجب إن ترفع به دعوى) وليس إجراء في الدعوى الحالية لاز الزام الوكيل أو إثبات إخلاله أو وجود التزام ضده يكون بحكم قضائي في نزاع حول هذه المسألة وليس بأجراء وقتي بلا أي سند من القانون.

وأخلص من ذلك إلي الطلب الذي تقدمت به المدعى عليها مجاله رفع دعوى مدنية في مواجهة المدعية (أصلية أو فرعية / وليس أمر يصدر في إجراءات تحفظية في دعوى لا علاقة لها بالنزاع (حول صحة الوكالة أو نوعها) وعليه أري تبعا لذلك إلغاء هذه الإجراءات لان مجالها الحكم في دعوى وليس بهذه الصورة السالف ذكرها ولا أمر بالرسوم.

عبد الرؤوف حسب الله ملاسي

قاضي المحكمة العليا

ورئيس الدائرة

ببور تسودان

٩/١١/١٩٩٧م

٩/١١/١٩٩٧م

أوافق

محمد صالح محمد

قاضي المحكمة العليا

ببور تسودان

٩/١١/١٩٩٧م

١٠/١١/١٩٩٧م

أوافق

محمد صالح علي

قاضي المحكمة العليا

ببور تسودان

١٠/١١/١٩٩٧م

١٠/١١/١٩٩٧م

الأمر النهائي:-

تلغى الإجراءات المطعون فيها.

لا أمر بالرسوم

عبد الرؤوف حسب الله ملاسي

قاضي المحكمة العليا

ورئيس الدائرة

ببور تسودان

١٠/١١/١٩٩٧م

نجمة سواكن مدعين

ضـــــــد

أصحاب الباخرة كوتا موليا مدعى عليهم

ق م / ٥ / ٩١

أ س م / ٨٧ / ٩٣

المبادئ:-

١- المؤتمر الملاحي confremce line مجموعة من الخطـــوط الملاحية تعمل في منطقة واحدة ويضمها اتفاق واحد وأهم بنوده تطبيق أسعار نقل ونوالين موحدة.

٢- تقوم السفينة العاملة علي خط ملاحي منتظـــم بتقديـــم خدمـــة ملاحية مؤداها المساهمة في نقل التجارة علي هذا الخط وهـــي خدمة منتظمة ومتكررة وسفنها تتلائم ونوع البضاعة المشحونة وهي مستعدة دائما لنقل قليل من البضائع وتلتزم بخـــط ســـير محدد عكس السفن الجوالة وفي سيرها تصل في وقت مختصـــر سريع وتعطي الأولوية في المرابط في الميناء لانها تعلن عـــن وصول سفنها مقدما إلى الميناء.

بسم الله الرحمن الرحيم

لدي محكمة مديرية البحر الأحمر

المدنية / بور تسودان

ق م /٥/١٩٩١م

نجمة سواكن مدعين

ضـــــــد

أصحاب الباخرة كوتا موليا مدعى عليهم

الحـــكـــــم

تتلخص الدعوى في إن المدعـــى أقــام دعـــواه بواســـطة الأستاذين عمر أحمد وعبد العزيز يسن في مواجهة المدعى عليـــهم علي أساس أنه قام بفتح خطاب اعتماد لاســتيراد مواســير وزنـــها الصافي ٧٥٣ طن متري من سنغافورة إلي بور تسودان وأنه اشترط علي وكيله الشاحن إن تشحن هذه المواسير علي متن بـــاخرة مـــن بواخر الكونفرنس لاين conference line لما لهذه البواخر مـــن ميزات أنها سريعة وتشحن بناولين ثابتة وأنه تشحن أقل كمية بمعنى لا تشترط إن تمتلئ الباخرة تماما وأنها لا تغشى عدة مواني وعنـــد وصولها في ميناء الوصول تمنح الأولوية في الدخـــول وخدمـــات الميناء ويدعى المدعي أن المدعى عليهم أوهموا موكله عن طريـــق الغش بأن الباخرة المدعى عليها من بواخر الكونفرنس لاين وأنـــهم اصدروا بوليصة شحن مفادها أن البضاعة قد حملت علـــي متـــن

الباخرة ولم يكن ذلك صحيحاً قد وصلت الباخرة متأخرة مما فوت علي المدعى المنافسة في عطاء حكومي لتوريد هذه الأنابيب والمواسير لاحد مشاريع التنمية وفوق ذلك قوت عليه كسب عليه وتحمل نتيجة لذلك لزيادة في الرسوم الجمركية بالإضافة إلي ما فاته من ربح ويري أيضا إن المدعى عليهم قد تواطئوا علي الشاحن في الحصول علي نولون زيادة لذا أقام الدعوى مطالبا ٨٥/٨٦٣,٦٦ ألف دولار و ١٠% التي دفعها للجمارك وتعويض مليون وثلاثة ألف جنيها . والرسوم والأتعاب وفي رد الدفاع بواسطة الأستاذ عثمان الشريف دفعوا بالتقادم وإن يلتزم المدعى بشروط البوليصة فيما يتعلق بالتعامل التجاري CIF والنولون وأنكروا الدعوى وناهضوا طلبات الادعاء ومن ثم اعتمدت المحكمة والطرفين نقاط النزاع المقترحة من الادعاء وجاءت علي النحو الأتي:-

اولاً:- الإقراءات لاتوجد

ثانياً:- نقاط النزاع

نقاط النزاع:-

١/ هل قام المدعى بفتح اعتماد مستندي بتاريخ ١٩٨٨/١٠/١١م لدي بنك الاعتماد والتجارة الخارجية لاستيراد مواسير (أنابيب) وزنها ٧٥٣/٢٩٩ كيلو طن؟ (مدعى)

٢/ هل كان من ضمن الشروط الواردة في الاعتماد إن يتم الشحن علي خط ملتزم Confrence line وهل اصدر المدعى عليهم شهادة تؤكد أنهم خط ملتزم في حين أنهم ليس كذلك؟ **(مدعين)**

٣/ هل قام المدعى عليهم بإصدار بوليصة شحن بالرقم ١٢ بتــاريخ ٨٨/١٢/١٨ وذلك خلافا للواقع حيث أن الباخرة لــم تكــن بذلــك التاريخ بميناء الشحن وبالتالي أرتكبوا تزويرا وإخلالا بعقد النقل ؟

(مدعين)

٤/ هل كان الاتفاق يقضي علي إن ترحل البضاعة علي أساس الطن بواقع ٧٥ دولار أمريكي؟

٥/ هل جاء في بوليصة الشحن أن وزن البضاعة ١٠٥٠ لكيلو طن وهل قام المدعى عليهم لاحقا بكشط الوزن في بوليصـــة وإصـــدار فاتورة بالرقم ١٦٤٧ بتاريخ ٨٩/١/١ تشير إلي حجــــم البضاعـــة ١٤٢٨ متر مكعب كما قاموا بزيادة النولـــون واصبــح ٩٦ دولار أمريكي للمتر المكعب بدلا من ٧٥ دولار أمريكي للطن مما جعلــهم يحصلون علي فرق نولون يقدر ٨٥/٨٦٣/٦٦ دولار أمريكـــي.

(مدعين)

٦/ هل وصلت الباخرة بتاريخ ٨٩/٢/٤ إلي ميناء بـــور تســودان ونتيجة لذلك تكبد المدعين مبلـــغ ٦٩/١٩٨ دولار أمريكـــي حيــث طرأت زيادة في رسوم الوارد بلغـــت ١٠% بتـــاريخ ٨٩/١/١٨.

(مدعين)

٧/ هل ونتيجة لما تحمله المدعى من زيادة في الرسوم بالإضافة إلي تكلفة البضاعة الكلية الأصلية زادت تكلفة البضاعـــة الكليـــة مبلـــغ ٢٥٠/١٧٥,٠٠ دولار أمريكي . (مدعين)

بما تقضي المحكمة ؟ (محكمة)

إزاء ما جاء في قضية الادعاء والدفـــاع تتولـــى المحكمـــة مناقشة نقاط النزاع وتقريرها وفي البداية لا بد لنا من الإشادة بجــهد

الأساتذة عمر وعبد العزيز يسن والأستاذ عثمـــان الشـــريف علـــي مرافعتهما التي أعانت المحكمة كثيرا وفي تقديري إن هـــذه النقـــاط يمكن مناقشتها مجتمعه واختصارها بعـــد إن نتفـــق مـــع الادعـــاء بخصوص إن المدعى قد قدم للمحكمة خطاب ضمان صادر من بنك الاعتماد والتجارية الخارجية بـــالنمرة 232294/omd8 بتـــاريخ ١١/١٠/٨٨ بخصوص مواسير من سنغافورة حتى بـــور تســـودان وزنها الكلي ٧٥٣/٢٩٩ طن متر وفقا لما جـــاء فـــي م إدعـــاء(١) بالتالي تقرر هذه النقطة لصالح الادعاء .ولكن وفي تقديرنا إنه وبعد أن أكد مندوب المدعى عليهم أنهم أوضحوا للشاحن مندوب المدعـــى في سنغافورة كما ذكر الشاهد روماني في ص٦٤ مـــن المحضـــر السطور ٢١-٢٣ في رده علي أسئلة المحكمة " الشاحن سأل هـــل كوتا موليا من ضمن البواخر المنتظمة الخط وأوضحت له الباســفيك العالمية إن كوتا موليا يتبع الباسفيك وهي خطوط منتظمه " ونتيجـــة لتلك الإفادة شحنت البضاعة علي متن الباخرة والسؤال الهام الـــذي يطرح هل فعلا الباخرة كوتا موليا من ضمن بواخر الكونفرس لاين Confrence line ؟ أم أنها ليست كذلك وبالتالي غررت المدعـــى عليهما بالمدعى بواسطة الشاحن ؟ وأنه نتيجة لذلك وصلت البـــاخرة متأخرة وفقد المدعى العطاء الذي يدعيه وفقد كسب محقق ويتحمـــل زيادة رسوم الجمارك نتيجة التأخير؟

أم إن الخط الملاحي الباسفيك هو في حد ذاته كونفرس لوحـــده وإن الباخرة كوتا موليا التي من ضمن بواخر هذا الخط تعتبر من بواخر الكونغرس؟ في البداية اختلف مع الأستاذ عثمان الشـــريف فـــي أن عبء الإثبات علي المدعى لوحده انطلاقا مع قاعدة البينة علي مـــن

ادعي واليمين علي من أنكر لان الدفاع هنا دفع النقطة الجوهرية بأنه لوحده كونفرس وإن الباخرة من ضمن بواخر الكونفرس لاين وعليه إثبات ذلك . وللإجابة علي هذا التساؤل نستعرض باختصار البينة المقدمة من طرفي الدعوى باستقراء البينة فهنالك نقاط استطاع الادعاء أثباتها ولم ينكرها الدفاع هي أن المدعى طالب بأن تشحن بضاعته من ضمن بواخر الكونفرس لاين وإن المدعى عليهم بإقرار مندوبهم أكدوا أن الشاحن وكيل المدعى سألهم أنهم هل الباخرة كونفرس وأنهم أكدوا له ذلك وألا لما شحن البضاعة علي متنها وقدم الادعاء م رقم (٥)هو مستند صادر من المدعى عليهم يذكرون فيه إن الباخرة كوتا مليا في رحلتها ٧٧١ هي باخرة ملتزمه وقدم الادعاء الشاهد عبد القادر أبو علي باعتباره الجهة الرسمية ونفي أن تكون الباخرة كوتا مليا كونفرس لاين وبرجوعه إلي دفاتره والمكاتبات في هذا الصدد لم يثبت ذلك بالإضافة إلي آن الادعاء قدم مستند إدعاء (٤) وهو عبارة عن خطاب صادر من الغرفة التجارية بلندن يفيد فيه إن المدعى عليهم ليسوا بعضو في اتحاد الشرق الأقصى ولا في الاتحاد المنضوية تحته ومن الجانب الأخر قدم الدفاع شهادة الشاهد الوحيد روماني الذي أوضح أن الباسفيك هو خط ملاحي منتظم وانهم كنفرس لحالهم وقدم شهادة من هيئة المواني يفيد بأن بواخرهم منتظمة لتقرير النقطة لا بد من تحديد مدلول كنوفرس ؟ بالرجوع إلي إفادة شهود الادعاء نجد إن الشاهد إبراهيم احمد علي ذكر آن الكونفرس (هي عبارة عن مجموعة شركات بواخر يلتزموا بكل القوانين) والشاهد عبد القادر أبو علي ذكر" الكونفرس لاين هي مجموعة من الشركات تعمل في

النقل البحري في موقع من المواقع المختلفة أيضا الشاهد كابتن كامل ذكر " إن الاتحاد يشمل مجموعة من الشركات الملاحيـــة ومـــلاك السفن والهدف هو حماية الملاك " وقد جاء في كتـــاب المؤتمـــرات الملاحية" يعرف المؤتمر الملاحي بأنه مجموعـــة مـــن الخطـــوط الملاحية تعمل في منطقة واحدة ويضمها اتفاق واحد وأهـــم بنـــوده تطبيق أسعار نقل ونواليين موحدة ويوجد في العالم ألان ما يقـــرب من ٣٦٠ مؤتمر ملاحي تعمل علي الطرق الملاحية المختلفة بيـــن الدول المختلفة وتقوم بنقل ما يقرب من ٢٥% من أجمالي التجـــارة العالمية المنقولة بحرا و٤٥% من البضائع الجافة ويعتـــبر مؤتمـــر المملكة المتحدة شرق كلكتا الذي تكون عام ١٨٧٥ هـــو المؤتمـــر الأول في التاريخ الملاحي ولقد أتفق فيه علي تطبيق أسعار نواليـــن موحدة واتبع هذا وضع أسس موضوعية لربط الشاحنتين المختلفيـــن بالمؤتمر بغية الوقوف في وجه أي منافسة محتملة من الخطوط غير الأعضاء في المؤتمر .

ويضيف المؤلف في وصف السفينة العـــــاملة علي خط ملاحـــي بما يلي:-

" وتقوم السفينة العاملة علي خط ملاحي منتظم بتقديم خدمـــة ملاحية مؤداها المساهمة في نقل التجارة علي هـــذا الخـــط وهـــذه الخدمة بطبيعتها خدمة منتظمة ومتكررة يحتاج إليها الشاحنون علـــي هذا الخط المعين وبسفن ذات مواصفات تتلائـــم ونـــوع البضاعـــة المنقولة.

والسفينة العاملة علي خط منتظم تكون مستعدة دائما لنقـــــل كميات قليلة من البضائع ولا تشغل بطبيعتها الفراغ الكامل للســـفينة

وذلك علي خلاف السفينة الجوالة التي لا تلتزم بخط سير محدد وتقوم بنقل كمية كبيرة من البضائع قد تشغل الفراغ الكامل بها ويتعين علي سفينة الخط المنتظم إن تقبل شحن أي رسالة تعرض عليها طالما كان ذلك يتم علي أساس تفريغها في إحدى الموانى التي تلتزم السفينة بالعروج عليها وبغض النظر عما إذا كان نولون هذه الرسالة مرتفعا أم غير مرتفع والشرط الوحيد إن يكون بالسفينة فراغا متوافرا لها ويقوم كل خط ملاحي منتظم بالإعلان عن سفنه مقدما وعلي فترات ثابتة يوزع علي الشاحنين التقليديين والوكلاء ويتم ذلك بموجب كشف يطلق عليه جدول إبحار SAILING SCHEDUL أو ITIVERARG وفي الحقيقة فان كلمة مؤتمر ملاحي لا تنطوي علي معنى واحد معين بذاته علي إن المعنى العام لكلمة مؤتمر تشير إلي اجتماع الخطوط الملاحية الأعضاء فيه لتطبيق أسعار نقل ونوالين موحدة ومستقره وتقديم الخدمات الملاحية بالأسس المعمول بها علي هذا الخط المعين وتتفاوت هذه المؤتمرات فيما بينها فقد تكون هيئة غير رسمية وقد تكون هيئة رسمية متطورة تعززها سكرتارية دائمة والأهداف الرئيسية للمؤتمر الملاحي هي:-

١/ التحكم في المنافسة بين الخطوط الأعضاء في المؤتمر.

٢/ الوقوف في وجه المنافسة من جانب الخطوط غير الأعضاء أو الخوارج.

علي ضوء هذه المبادئ إن مسألة إن الباخرة كوتنا مليا كونفرس لاين أم لا وفي تقديري إن عب إثباتها تبادلي بين طرفي الدعوى ومع التوضيح الذي أوردناه آنفا ففي تقديري لا يمكن منطقا قبول بما دفع به الدفاع بأن البلسفيك انترناشونال لاين أوجدهم



كونفرس لان الكونفرس أو المؤتمر الملاحي هـــو مجموعـــة مـــن الخطوط ولا يتصور لغويا إن الاتحاد يتكون من شـــخص معنـــوي واحد فلا بد لاعتبار الخط الملاحي كونفرس أو مؤتمر ملاحـــي إن يتحد مع مجموعة أخري من الخطوط الملاحية وتعمل في منطقـــة واحدة وبنوالين ثابتة محددة ولها الميزات التي ذكرناها فلـــم يقـــدم الدفاع من جهة رسمية مستند قاطع بأن الباسفيك الذي يضم البـــاخرة المدعى عليها هو كونفرس لاين أو مؤتمر ملاحي ولم يقدم الدفـــاع للمحكمة جدول إبحار يفيد بذلك أو مستند من جهة رسمية عالميـــة وفي ذات الوقت قدم الادعاء ما يؤيد أنهم ليس كونفرس فمثلا علـــي سبيل المثال لا الحصر يوجد مؤتمر ملاحي الشرق الأدنى ومؤتمـــر ملاحي خط البحر الأحمر وشمال أوربا وخط البحر الأحمر وحوض البحر البيض المتوسط وسفن سودان لاين منضوية تحته فلم يفيدنـــا الدفاع لأي كونفرس أنضم أو هو مجموعة من الخطوط الملاحيـــة وليس خط لوحده يضاف إلي ذلك أن المسافة التي تقطعـــها بـــاخرة الكونفرس من سنغافورة إلي بور تسودان وهـــي ١٥ يومـــا ســـيراً مباشرا فإن الباخرة المدعى عليها حسب إجابة روماني عزمي الـــذي أوضح أنه يظهر إنابة عن الملاك وذكر في ص٦٢ من المحضـــر الباخرة من سنغافورة إلي بور تسودان بتاخذ ١٥ يوم وفي رده علي أسئلة المحكمة أوضح إن الباخرة شحنت في ٨٨/١٢/١٨ من مينـــاء الشحن (سنغافورة) ووصلت ميناء التفريغ فـــي ٨٩/٢/٤ أي بعـــد شهر و١٦ يوما فإذا كانوا فعلا خط ملاحي وكونفرس لاين لوصلـــت الباخرة في(١٥ يوما) ولما تأخر وصول البضاعـــة إلـــي مينـــاء الوصول لان الشاهد نفسه يقر بمزايا بواخر الكونفرس في رده علي

محامي الادعاء وهو يتفق مـــــع ما أثرناه في المرجـــع أعـــلاه بقوله(الميزة في الشحن في بواخر الكونفرس الانتظام والبضاعة ما تتأخر والباخرة الجوالة تتأخر عدة شهور ونفى إن يجزم بـــأن فـي التاريخ الذي ذكره إن الباخرة كانت في ميناء الشحن وكانت تقـــوم بالشحن ومن استقراء بينة الادعاء والدفاع نخلص إلـــي حقيقـــة أن الباخرة قد وصلت متأخرة مما نستنتج منه وعدة قرائن (وفقا لنــص المادة ١٨هـــ إثبات من طرق الإثبات وفقا لنص المادة (٣) ينطبــق قانون الإثبات على المسائل الجنائية المدنية) أن الباخرة ليـــس مـــن بواخر الكونفرس وبإقرار مندوب المدعى عليهم بأنهم قد أخطـــروا الشاحن بذلك يكون قد غرروا به وبالتالي نقرر إن الباخرة كوتا مليا ليست من الكونفرس لاين وبالتبعية تم شحن البضاعة بصورة مخالفة اتفاق المدعى معهم وأخلوا بشرطه والسؤال الذي يطرح هو الأثـــر المترتب علي ذلك الإخلال ؟ ومن تقديرنا أنه ترتب علي ذلـــك إن ضاع علي المدعى فرصة المنافسة في عطاء التوريد وتصـــادف إن أصدرت الدولة رسوما جمركية جديدة كان يمكن تفاديها لو وصلـت البضاعة في مواعيدها مما فوت علي المدعى كسب مشروع ولـــذا اقرر تحميل المدعى عليهم مسئولية الإخلال بعقد النقل وبالتالي نقرر هذه النقاط لصالح الادعاء.

بقيت نقطة واحدة هي مسألة مطالبة المدعى بفرق النولـــون الذي وفع وهو مبلغ ٨٥/٨٦٣/٦٦ فهل قـــدم الادعـــاء مـــا يثبــت مسؤولية الناقلين عن ذلك ؟ في تقديري أن الادعاء لم يقدم ما يثبــت قيام الناقلين وباتفاق مع الشاحنين علي تعديل النولـــون وطالمـــا أن الادعاء لم يقدم بينة علي ذلك وكل ما في الأمر أنـــه قـــدم مجـــرد

افتراضات لا ترقى إلي ترجيح كفتهم لفقدان حلقة هامة في الدفـــاع وهي سماع بينة الشاحن حول ما دفعه للناقل فقد يكون الشاحن قـد نفسه احتال علي المرسل إليه (المدعى) فلذلك كان المدعي محقـا بأن احتفظ بحقه في مقاضته واتفق مع ما جاء في مرافعة الدفاع أنه لا علاقة للناقل باتفاقية تحديد النولون وأنهم عندما تسلموا بوليصـــة الشحن أصبحوا مقيدين وملزمين بكافة بنودها فأن لحق بالمدعين أي ضرر فدونهم مقاضاة الشاحن البائع وليس الناقل وأتفق أيضـا مـع ما ذكره بحق الأستاذ عثمان الشريف في إن المدعي نفسه يقـــر بـأن الشاحن قد يحصل علي فرق النولون ولكنه يظن أن الناقل قد شاركه ولم يقم الدليل علي ذلك وقد أكد أنه قد عين محاميا في لندن لحفـــظ حقوقه ضد الشاحن وأضاف أنه لو وجد حقه الذي يطالب به فأنه لن يقاضي الشاحن بفرق النولون الأرباح وبالتالي نقرر إن الناقل غـير مسؤول عن مبلغ ٨٥/٨٦٣/٦٦,١ ألف دولار وامام المدعى مقاضاة الشاحن إن شاء ذلك

هذا وفقا لنص المادة ١٥٨ معاملات لسنة ١٩٨٤م يقع باطلا كل شرط أو نص يقضي بالإعفاء من المسؤولية المدنية عن الفعـــل الضار" ... وقد حددت المادة ١٥٩ من ذات القانون بـــأن دعـوى المسئولية عن الفعل الضار تسقط بعد مضى خمس سنوات وبالتـالي لم يسقط الحق بالتقادم كما ذكر محامي الدفاع.

ولما تقدم نقرر إن الادعاء أفلح في دعواه في حدود وأخفـق في مسألة النولون.

لذا أمر :-

١/ يدفع المدعى عليهم أصحاب الباخرة كوتا موليا للمدعـــى مبلـــغ مليون وثلاثمائة وثلاثة ألف وثلاثمائة تسع وتســعون ١,٣١٣,٣٩٩ جنيها.

٢/ يتحمل المدعى عليهم بالرسوم في حدود المبلـــغ المحكــوم بـــه وأتعاب المحاماة القانونية.

٣/ فيما عدا أعلاه في (١-٢) تشطب الدعوى برسومها.

محمد علي خليفة

قاضي مديرية البحر الأحمر

ببور تسودان

بسم الله الرحمن الرحيم

في محكمة استئناف الولاية الشرقية

بور تسودان

أمام :-

السيد / هاشم حمزة عبد السيد رئيساً

السيد / محمد صالح محمد عضواً

السيد / مصطفى عبد القادر عضواً

الأطراف :-

نجمة سواكن المستأنف

ضـــــد

أصحاب الباخرة كوتا موليا مستأنف ضده

م أ / أ س م/ ٨٧/١٩٩٣م

مذكــــــــرة

يستأنف الأستاذ عثمان الشريف الحكم الصادر من قـــاضي مديرية البحر الأحمر في الدعوى المدنية رقم ١٩٩١/٥م والقــاضي بأن يدفع المدعى " المستأنفين أصليا أصحاب الباخرة كوتــا موليــا KOTA MULIA للمدعى " المستأنف ضـــده " ومقــدم طلــب

الاستئناف المدعى مبلغ مليون وثلاثة عشر ألف وثلاثمائة وتسعة وتسعون جنيه سوداني ١,٣١٣,٣٩٩ مع تحميلهم برسوم الدعوى.

يرى مقدم الطلب الأصلي .. أصحاب الباخرة KOTA MULIA إن الباخرة عضو في الكونغرس Confrence line مستند إدعاء (٢) إذ أنها مملوكة لخط ملاحي به سبعة بواخر تعمل علي خط ملاحي منتظم كما إن علي المدعى مقاضاة الشاحن ولا شأن للناقل بتأخير وصول البضاعة .

بينما يرى المستأنف فرعيا إن المحكمة لم تحكم له بالتعويض عن الضرر.

بالرجوع لمحضر الدعوى ١٥/١٩٩١م وبعد مراجعة أقوال شهود الطرفين والاطلاع علي المستندات يتضح لنا إن المستأنفين أصليا أصدروا شهادة" مستند دعاء (٢) تؤكد بأن الباخرة KOTA MULIA تعمل في خط ملاحي منتظم بين بور تسودان والشرق الأقصى (سنغافورة) وأن السفينة KOTA MULIA VOYAGE E771 .بذاتها خط ملاحي منتظم.

وبناء علي هذه الشهادة " مستند إدعاء (٢) تعاقد المستأنف ضده " المدعى" طبقا للشروط الواردة في خطاب الاعتماد مستند ادعاء "١" وقام بشحن البضاعة علي ظهر تلك السفينة وذلك لما لهذا الخط من فوائد منها أن هذه البواخر تعمل بصورة منتظمة وسريعة ولا تتقيد بالحمولة كما أن البضاعة تصل بقيمة نولونها دون زيادة إذ إن النولون مكتوب علي ظهر البوليصة وثابت ولا يمكن المطالبة بنولون أزيد بأثر رجعي كما إن لهذه البواخر بعض التسهيلات في الموانى وأسبقية في الربط في ميناء الوصول.



تم استخراج بوليصة الشحن في تاريخ ١٩٨٨/١٢/١٨م ووصلت البضاعة إلى ميناء الوصول بور تسودان في ١٩٨٩/٣/٤م وفي هذه الأثناء حدثت زيادة في الرسوم الجمركية (١٩٨٩/١/١٨م) وزيادة في النولون أصبحت تكلفة البضاعة عالية كما إن العطاء لم يرسو علي المستأنف فرعيا" المدعى " بسبب التكلفة العالية للبضاعة والتأخير في ووصول البضاعة ولهذا يطالب بالتعويض للإخلال بالعقد "الشروط الواردة في الاعتماد " والمطالبة بفرق الرسوم الجمركية وفرق النولون.

والواقع ومن شهادة الشهود المدونة في المحضر وبمراجعة مستندات الادعاء خاصة المستندات (٣)(٤)(٥)(٦) يتضح إن الباخرة KOTA MULIA ليست من بواخر الكونغرس Confrence line ويقرر هذه المستندات أقوال شاهد الادعاء الأول عبد القادر أبو علي مدير إدارة العمليات البحرية بهيئة المواني علي الصفحات ٤٤،٤٣،٢٤ من المحضر إذ يفيد الشاهد بأن الباخرة كوتا موليا ليست عضوا في اتحاد الشرق الأقصى ومجموعة الاتحادات المنضوية تحت لوائه كما إن شاهد الدفاع الذي قدمه المستأنفين أصليا أكد علي ص٦٣ من المحضر بأنه لا يستطيع أن يجزم بأن الباخرة KOTA MULIA كانت في ذلك التاريخ ١٩٨٨/١٢/١٨م تعمل في خط ملاحي منتظم بين بور تسودان وسنغافورة أو أنها تابعة للباسفيك وأن الباسفيك خط ملاحي منتظم وأضاف بأن الباخرة تأخذ في الرحلة بين سنغافورة وبور تسودان (١٥) يوم إذا كانت تعمل في خط ملاحي منتظم وتأخذ بين (٦) إلى (١٠) أيام إذا سارت دون توقف.



وبما إن الباخرة KOTA MULIA أخذت في رحلتها من سنغافورة إلى بور تسودان الفترة من ١٩٨٨/١٢/١٨ إلى ١٩٨٩/٢/٤م فهذا يعني أنها لم تكن تعمل في خط ملاحي منتظم مما سبب هذا التأخير موضوع الدعوى كما إن الدفاع لم يستطيع إن يقدم شهادة تناهض ما قدمه الإدعاء بل قدم شهادة من اتحاد وكلاء البواخر بأن الباخرة كوتا موليا تابعة للباسفيك تعمل في خط ملاحي منتظم أو أنها منضوية تحت أي لواء من ألوية الاتحادات المختلفة.

وإذا افترضنا صحة ادعاء المستأنفين بأن الباخرة KOTA MULIA هي كونفرس بذاتها فما الفائدة التي يجنيها " المدعى" من الشحن بهذه البواخر إذا كانت الرحلة من سنغافورة إلى بور تسودان تستغرق كل هذا الوقت (٤٧)يوما بدلا من خمسة عشر يوما لا شك إن هذا التأخير يعد تقصيرا وإخلالا بالاتفاق المبرم بين الطرفين مما يحتم الحكم لصالح المدعى المستأنف ضده بفرق الرسوم الجمركية والزيادة في النولون.

ألا إن القول بأن العطاء لم يرسو علي المدعى بسبب التكلفة العالية للبضاعة فهو قول غير مقبول إذ إن قبول العطاء ليس أمرا لازما في حالة وصول البضاعة في ميعادها إذ إن العطاء يخضع دائما لشروط أخري كثيرة خلاف السعر ونوع البضاعة وموافقتها لشروط العطاء وأشياء أخري لم تكن موضوع هذه الدعوى.

عليه أري إن نؤيد الحكم الصادر من محكمة الموضوع وإن نذهب إلى شطب الاستئنافين الأصل والفرعي برسومهما.

هاشم حمزة عبد المجيد

قاضي محكمة الاستئناف

ببور تسودان

٩٣/١١/٢٦

٢٩/١١/١٩٩٣م

أوافق

محمد صالح محمد

قاضي محكمة الاستئناف

ببور تسودان

٢٩/١١/١٩٩٣م

١٠/١/١٩٩٣م

أوافق

مصطفى عبد القادر

قاضي محكمة الاستئناف

ببور تسودان

١٠/١/١٩٩٤م

١٠/١/١٩٩٤م

الأمر النهائي:-

١/ نؤيد الحكم الصادر من محكمة الموضوع بشطب الاستئنافين الأصلي والفرعي

هاشم حمزة عبد المجيد
قاضي محكمة الاستئناف
ورئيس الدائرة
ببور تسودان
١٠/١/١٩٩٤م

فيما بين : قمر الدولة ميرغني الطاهر (مدعى)

ضـــــد

أصحاب السفينة شارشينج مدعى عليه أول

شركة بوارث للملاحة بور تسودان مدعى عليه ثاني

هيئة الموانى البحرية مدعى عليه ثالث

المبادئ :-

١/ عقد النقل البحري يضع التزاما علي الناقل بتحقيق نتيجة وهي نقـل البضاعـة سالمة من ميناء الشحن إلي ميناء الوصول.

٢/ لا ينتهي عقد النقل البحري ألا بتسليم البضاعة.

٣/ المقصود بالتسليم للبضاعة هو التسليم الفعلي وهو وضع البضاعة تحت تصـرف المرسل إليه في ميناء الوصول.

٤/ التسليم القانوني يتكون من ثلاث عمليات هي :-

أ/ وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه.

ب/ يسلم المرسل إليه سند الشحن للناقل مؤشرا عليه ما يفيد التخليص.

ج/ تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته.

٥/ متى تضمن سند الشحن شرط التفريغ التلقائي تنتهي مسئولية النـاقل بتفريـغ البضاعة.

٦/ يكون التفريغ لاحقا للتسليم في حالة التسليم تحت الروافع.

٧/ إذا تضمن سند الشحن شرط أن يكون التفريغ سابقا للتسليم وأنه علـى عـاتق الناقل فأن التسليم يقع بعد تفريغ البضاعة من الباخرة .

٨/ مسؤولية الناقل قائمة يفرغ في تفريغ البضائع من الصنادل إلى الأرصفة حيـث ويعد الصندل جزء من السفينة ولا يتحمل المسؤولية لهيئة الموانى حتى ولـو كـان الماعون البحري تابع لها أو مستأجر منها.

٩/ الوكيل البحري في الميناء هو من ينوب عن النـاقل لتسـهيل عمليـة الشـحن والتفريغ.

بسم الله الرحمن الرحيم

لدي محكمة مديرية البحر الأحمر

الدائرة المدنية

ق م /١٩٨٨/٣٨

فيما بين : قمر الدولة ميرغني الطاهر (مدعى)

ضـــــد

أصحاب السفينة شارشينج مدعى عليه أول

شركة بوارث للملاحة بور تسودان مدعى عليه ثاني

هيئة المواني البحرية مدعى عليه ثالث

الحكـــــــم

الوقائع بموجب رخصة اســتيراد منــح المدعـــى اعتمــاد لاستيراد مائة ألف مروحة ســـقف تربــيزة وتــم فتــح الاعتمــاد والإجراءات اللازم وشراء البضاعة وشحنها علـــي متــن الســفينة شارشينج من ميناء هونج كونج بالصين بموجــب ســند الشــحن " بوليصة الشحن بالنمرة (٥٠٤) بتــاريخ مــارس ١٩٨٨م وصلــت الباخرة بالبضاعة المحملة علي حاويات containers ولما كــانت الباخرة تحمل بضائع أخري بمعنى إنها ليست من سفن الحاويـــات الكاملـــة containers ship ولما لم يمكنها حوض للرســو علي رصيف الميناء لتفريغ الجاويات موضوع الدعوى استعانت عن طريق وكيلها البحري باستئجار بناطين من المدعى عليــهم الثــالث



هيئة المواني البحرية وتم تفريغ الجمولة عليها وتم جرها قبل تفريـغ حمولة البناطين غرقت البناطين بحمولتها لذا أقام المدعى بواسـطة محاميه الأستاذ / صلاح مطالبة المدعى عليهم لتعويضه عن قيمـة البضاعة وتعويض عام عما فاته من كسب وما لحقه من خسارة وفي رد أصحاب الباخرة بواسطة محاميهم الأستاذ/ عثمان الشريف اقـر بتحميل البضاعة وتفريغها علي البناطين المستأجرة بواسطة المدعى عليهم الثواني في حدود المطالبة البحرية وإن دورهم ينتهي بتفريـغ البضاعة في البناطين وحملوا المدعى عليهم الثوالث مسئولية ضياع البضاعة وناهضوا طلبـات المدعـى فـي قيمـة البضاعـة ورد الأستاذ / محمد نور طمبل عن المدعى عليهم الثواني شركة باوارث الوكيل البحري بأنهم ليسوا ألا وكيلا عن أصحاب السفينة شارشـنج في استجار البنطون ٦٧٥ ولم يكونوا يعلمون بوجود أي عيب فـي ذلك البنطون ولم يشاركوا في رص الحاويات علي البنـاطين أمـا (المدعى عليهم الثوالث) بواسطة مستشارهم الرشيد يدفعـون بـأن البضاعة غاصت بسبب سوء التسـتيف وليـس عيـوب البنـاطين ويحملون المسئولية للوكيل البحري ومن ثم صاغت المحكمة نقـاط النزاع وكانت علي النحو الأتي :-

الإقرارات

١/ بوليصة الشحن رقم ٥٠٤ تخص المدعى.

٢/ في ١٣/٤/١٩٨٨م وصلت السفينة بميناء بور تسـودان تحمـل رسالة البوليصة كالفقرة (١) وبها البضاعة المرسلة للمدعـى فـي حاويات تحدد الأرقام والأختام في ميناء الشحن.

٣/ فقدان البضاعة.

٤/ تم شحن البضاعة المذكورة من ميناء هونج كونج بالصين علي متن سفينة المدعى عليهم شارشنج ببوليصة الشحن رقم ٥٠٤ بتاريخ مارس ١٩٨٨م

٥/ قامت السفينة بأشراف المدعى عليهم الثواني الذين قاموا باستئجار البنطون من المدعى عليهم الثالثة بتفريغ البضاعة من الباخرة المدعى عليها وذلك تنفيذًا لواجبات الوكالة البحرية عن المدعى عليها الأول.

٦/ معترف بتفريغ البضائع علي البنطون.

نقاط النزاع :-

أولاً:-

١/ هل بموجب رخصة الاستيراد بالنمرة ٢٦٧٤ الصادرة باسم المدعى في ٧ نوفمبر ١٩٨٧م منح المدعى اعتمادا لاستيراد مائة ألف مروحة سقف وترابيز بالدولار أمريكي بحساب البنك التجاري السوداني؟

٢/ هل حددت سلطات إدارة هيئة المواني البحرية المدعى عليهم الثواني مربط(بالميناء لتفريغ شحنة السفينة شارشنج دون اعتبار لقواعد تفريغ الحاويات الذي يحدد القسم الجنوبي من الميناء لذلك ؟

(مدعى)

أم إن السفينة كانت ترسو علي مربط (٣) عند تفريغ الحاويات بها .

(مدعى عليه ثاني)

٣/ هل قامت السفينة بأشراف المدعى عليهم الثواني بوصفهم الوكلاء للخط الملاحي باستئجار بناطين لتفريغ بضاعة المدعى محتوى البوليصة رقم ٥٠٤ ؟ (مدعى عليه ثاني)

أم إن شركة باوارث للملاحة استأجرت البنطون من المدعى عليها الثالثة لتفريغ البضائع من الباخرة المدعى عليها وذلك تنفيذا لواجبات الوكالة البحرية عن المدعى عليها الأول ؟ (مدعى عله أول)

٤/ هل تم تفريغ البضاعة علي سطح البناطين المؤجرة من المدعى عليهم الثوالث في ١٣/٤/١٩٨٨م فغاصت البناطين بحمولتها في قاع البحر بسبب عدم صلاحية البناطين التي تم عليها التفريغ للاستعمال وكان المدعى عليهم التواني يعلمان أو لديهما ما يحملهما علي العلم بذلك إذ استغرقت عملية غرق البنطون ١٥ ساعة وأكثر حتى غاصت نهائيا في البحر ببضاعة المدعى ولم يحرك المدعى عليهما المذكورين ساكنا لإنقاذ البضاعة رغم إن ذلك كان ممكنا ؟ (مدعى)

أم أن بضاعة (المدعى قد أفرغت علي ظهر البنطون بالنمرة ٦٧٥ عند مربط (٣) في ١٤/٤/١٩٨٨م حوالي الساعة ١٤ وقامت هيئة المواني البحرية بجر البنطون بواسطة جرار من عند جانب السفينة إلي مربط ١١ حوالي الساعة ١٩ حيث ربط البنطون بحمولته كاملة وهي ١٣ حاوية وإن المدعى عليها الثانية شركة بوارث ليس لديها علم بعدم صلاحية البنطون وأنه وبعد سحب البنطون من عند جانب السفينة أصبح البنطون بحمولته تحت أشراف وهيمنة هيئة المواني البحرية وحدها؟ (مدعى عليه ثاني)

أم إن المدعى عليها لا علم لها بعدم صلاحية البناطين للاســـتعمال وأنه بعد تفريغ البضاعة علي سطح البنـــاطين أصبحـت بضاعـة المدعى تحت حيازة وأشراف هيئة المواني البحرية.

أم إن عملية تفريغ البضاعة علي سطح البناطين المؤجرة وســلامة الشحن والتفريغ يقع علي عاتق وكيل الباخرة المدعى عليها الثانية ؟

(مدعى عليه ثالث)

٥/ هل تبلغ قيمة البضاعة المفقودة ٩٦,٣٨٨ ألف دولار أمريكي؟

(مدعى)

٦/ هل يستحق المدعى مبلغ قـــدرة ٨٠٠ ألــف جنيـــها ســـوداني كتعويض؟ (مدعى + قانون)

٧/ هل تم فحص البضاعة بواسطة وكلاء الويدز لخدمات التـــأمين بعد انتشالها وقررت إن ما أصابها هو التلف التـــام بســـبب عـــدم الصلاحية للاستعمال أو التصليح بنفقات تفوق قيمة شـــراؤها؟

(مدعى)

بما تقضي المحكمة ؟ (محكمة)

إزاء ما جاء في قضيتي الادعاء والدفاع تتولى المحكمة مناقشة نقاط النزاع والتقرير فيها وقبلها لا بد من الإشادة بالأساتذة العلماء عثمان الشريف وطمبل وصلاح مرحوم والرشيد علي مرافعاتهم القيمة التي أعانتنا علي كتابة القرار وفي تقديري ودون مناقشة النقاط واحد تلــو الأخرى لأنها تتداخل أري إن هنالك أمور مسلم بها من الأطـــراف والنزاع حول من هو المسئول عن ضياع البضاعة فأصحاب الباخرة ينصب دفعهم بأن مهمتهم تنتهي بمجرد رص البضاعة في بنطون هيئة المواني وسحب البنطون من جانب الباخرة قد انتهى عقد النقل



وأي أضرار أخري تلحق بالبضاعة مسئولية هيئة المواني والمدعى المدعي عليهم الثواني يرون أنهم مجرد وكيل بحري قام بأستئجار البنطون الذي لا يملكون حق فحصه ؟أو تقرير صلاحيته وأنهم قاموا بذلك في إطار وكالتهم البحرية ولصالح المدعى عليهم الأول أما المدعى عليهم الثوالث فيرون إن رص البضاعة قد تم بطريقة خاطئة وإن مسئوليتهم تبدأ من وضع البضاعة في الرصيف باختصار تقريبي هذه هي دفوع المدعى عليهم ولذا نناقش مدى مسئولية كل من المدعى عليهم تجاه الحادث ومسألة التعويض علي من يقع من المدعى عليهم ؟ باستقراء البينة فإن الادعاء يعتمد علي المستندات ووفقا لنص المادة ١٨ج من قانون الإثبات لسنة ١٩٨٣م تعد المستندات طريق من طرق الإثبات علما بأنه وفقا لنص المادة (١)٢/ من قانون الإثبات يطبق هذا القانون علي مسائل الإثبات في الإجراءات المدنية والجنائية وتسري أحكام هذا علي ما لم يكن قد سمعت فيه البينة في الدعاوى ومن مستند ادعاء (١) تستطيع إن نقرر إن الادعاء أثبت حصول المدعى علي رخصة استيراد وبديهي لولا اكتمال الإجراءات المطلوبة في الحصول علي رخصة استيراد من وزارة التجارة والتمويل البنكي لما تمكن من استيراد هذه البضاعة وأنه بموجب بوليصة الشحن بالرقم ٥٠٤ وهي المستند التي أعطاه مالك السفينة أو وكيله أو الربان للشاحن الذي شحن البضائع علي سفينة ويعرف سند الشحن أو البوليصة بأنه إيصال معتمد عن البضائع التي شحنت علي السفينة يوقع عليه الشخص الذي سيقوم بالنقل (الناقل) أو وكيله أو ربان السفينة ويحدد في هذا السند شروط وأجرة النقل وكيفية دفعها وتحدد كيفية استلام البضائع

ونوعها وحجمها وكيفية تسليمها ومن هو الذي سيسلمها وكما جـــاء فـــي كتاب المعلومات التجارية والقانونية الصادر من الأكاديمية العربية للنقــل أعداد ربان طلال الشواربي" يعتبر سند الشحن دليل علـــي عقــد النقــل البحري إن لم يكن هو عقد النقل البحري نفسه ودليل ظاهر علي تواجـــد هذا العقد وعلي شروط وفوائده ثلاثة هي :-

١/ إيصال تسليم البضائع من الشاحن دليل قوي علي شحن البضائع علـــي السفينة وعلي مقصد البضائع " ميناء الوصول".

٢/ حجة ودليل علي ملكية البضائع ووثيقة قابلة للتحويل والتداول والبيـــع ويمكن الحصول بواسطتها علي تسهيلات ائتمانية ومصرفية.

٣/ سند الشحن دليل علي عقد النقل ويعتبر سند الشحن دليل علـــي عقــد النقل إن لم يكن هو عقد النقل ذاته وذلك لانه يبين نوع البضاعة وميـــناء الشحن وميناء التسليم والنوالين وطريقة دفعه كما يدون عليه من الخلـــف القواعد العامة للعلاقة بين الناقل والشاحن طبقـــا للقواعــد والمعــاهدات الدولية هذا ما أجده في م ادعاء ٢ بوليصة الشحن فمن الأمور التي ليــس محل خلاف إن الناقل قد استلم البضاعة من ميناء الشحن كاملـــة وأنــها وصلت ميناء الوصول بور تسودان تامة والخلاف يــدور حــول نقطــة جوهرية وهي هل قامت الباخرة بتنفيذ عقد النقل تماما ؟ومن هو المسئول عن ضياع بضاعة المدعى وغرقها أصحاب الباخرة أم الوكيل البحــوي أم هيئة المواني صاحبة البناطين التي غرقت؟ تبدأ عمليـــة النقــل البحــري باستلام الناقل للبضاعة من الشاحن وتنتهي بتسليمها إلي المرســـل إليــه والعمليات التي تكون النقل البحري هي:-

١/ استلام البضاعة ٢/ الشحن ٣/ الرص والتنســيق

٤/ النقل(الرحلة البحرية)

٥/ فلك البضاعة ٦/ التفريغ ٧/ التسليم.

فمن الأمور التي ليست محلا للشك أو الخلاف أن الناقل (المدعـــى عليهم الأول) قد استلموا البضاعة من الشاحن ويكـــون ذلــك فـــي اللحظة التي قبلها لنقلها وهو عمل قانوني بعد التحقق من التغليـــف والعلامات أو أوزان البضاعة وقد أجرى العمل بعد استلام البضاعـة إن يصدر الناقل سند الشحن وهو ما قام به بإصداره بوليصة الشحن مستند ادعاء (٤) والشحن يقصد به عملية رفعها من الرصيف علـــي ظهر السفينة أيا كانت الوسيلة المستعمنة والوضع العادي البسيط إن تقف السفينة بجانبها بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليـــه البضاعـــة حيث ترفع وتوضع علي ظهر السفينة والغالب إن يتم ذلك بواســطة رافعات السفينة أو الميناء وبالتالي فقد ثبت واقعة الشـــحن بموجـــب مستند الشحن (البوليصة) أما بخصوص المرحلة التالية وهي الرص والتستيف وترتيب البضاعة وتنظيمها داخل السفينة بحيث يقيها ذلـك خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وهذه المسألة ليست بمحل نـــزاع ليس مسألة نزاع لان الحادث لم يقع أثناء الإبحـــار أمـــا المرحلـــة الرابعة فهي النقل وهو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطـــراف عقد النقل البحري ومن ثم يلتزم الناقل بتوصيل البضاعة من مينـــاء القيام (محل الشحن) إلي ميناء الوصول (محل الجهة المقصـــودة) ويجب علي الناقل إجراء النقل في الوقت المتفق عليه أما المرحلـــة الخامسة والسادسة هي التي تهمنا في دعوانا مـــن مراحـــل النقـــل البحري وهي التي تتعلق بفك البضاعة حيث يقع علي النـــاقل عنـــد الوصول الالتزام بفك البضاعة وتتدرج هذه العملية بيـــن عمليـــات النقل البحري ذلك لأن تسليم المرسل إليه هو البضاعة ذلك التســـليم

الذي ينتهي به عقد النقل البحري الأمر الذي يقتضي لحصوله تفريغ البضاعة من السفينة وهذا التفريغ لا يتسنى إتمامه قبل فك البضاعة واخراجها من العنابر ففي ميناء الشحن تحصل عملية رص وتستيف وتنسيق البضاعة في عنابر السفينة لتجنيبها خطر الهلاك أو التلف خلال الرحلة البحرية وفي ميناء التفريغ تحدث العملية العكسية وهي فك البضاعة فإذا حصلت اخطأ خلال هذه المرحلة فلا تعتبر أخطاء ملاحية أما بالنسبة العملية السادسة وهي التفريغ والتي يقصد بها إنزال البضاعة من سياج السفينة إلي البر أو إلي الصنادل التي تحملها إلي البر أما التفريغ في ميناء الوصول فهو العملية المقابلة للشحن الذي يحصل في ميناء القيام ويتم بذات الأوضاع التي يتم بها الشحن ولكن بطريقة عكسية ويلجأ الربان قبل التفريغ إلي الحصول علي شهادة سلامة الرص والتفريغ وهي واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة طرق الإثبات ويتعين في هذا المجال التفرقة بين التفريغ والتسليم فالتفريغ عمل مادي يتم لغرض إخراج البضاعة من السفينة ووضعها علي رصيف الميناء في حين إن التسليم عمل قانوني يترتب عليه انقضاء عقد النقل من ثم يجب عدم الخلط بين التسليم والتفريغ والتسليم يكون غالبا لاحقا إذا كان التفريغ علي عاتق الناقل كما قد يكون التسليم سابقا للتفريغ متى ادرج في العقد شرط التسليم تحت الروافع إذ يتم التسليم في هذه الصورة علي ظهر السفينة كما يلتزم المرسل أليه بتفريغ البضاعة بعد ذلك ومن حيث تطبيق الاتفاقية الدولية فأنه بانتهاء التفريغ ينتهي تطبيق أحكامها كما هو مقرر في (إن الاتفاقية إنما تنظم المرحلة البحرية في عقد النقل البحري) – وجاء في كتاب الوسيط في القانون البحري للدكتور علي

جمال الدين عوض ص٢٠٨ التفريغ هو إخراج البضائع من السفينة ووضعها علي الأرض وتجب التفرقة بين هذه العملية وبين التسليم الذي هو عملية قانونية وينتهي بها عقد النقل والتفريغ عملية الأصل إن يقوم بها الربان وعملا عندما تصل السفينة يتخذ الربان مكانه في الرصيف وإذا لم يكن ذلك متعذرا فأنه يبقى خارج الميناء ويقدم تقريره البحري والذي يخطر به المرسل أليه بوصوله حتى يتقدم لاستلام البضاعة أو يسلمها إلي الوكيل البحري والمفروض إن الشاحن يلتزم بتسليم البضاعة للناقل في ميناء الشحن علي الرصيف ليقوم الأخير بشحنها علي سفينة فيجب منطقيا إن يكون إخراج البضاعة ووضعها علي الرصيف علي الناقل لا علي المرسل إليه لان التفريغ وسيلة الناقل إلي تنفيذ التزامه بالتسليم وعلي كل حال فالمألوف إن تنص سندات الشحن علي شرط التسليم تحت الروافع وهو يساوي الأثر الشرطي الذي يؤدي إلي إن يكون تسليم البضاعة علي ظهر السفينة بدلا من إن يكون علي الرصيف معنى ذلك إن يكون علي المرسل إليهم تفريغ بضاعتهم وانزالها من علي السفينة ويكون علي الربان أخطار المرسل إليهم بوصوله ولو عن طريق إعلان جماعي في الصحف فإذا لم يتقدم المرسل أليه لاستلام البضاعة وقام الربان بتفريغها فأنه يفعل ذلك علي مسئوليته هو وإذا أودعها لدي أمين لحين تسليمها للمرسل أليه فأن هذا الأمين يعتبر وكيلا عن الربان في تسليم البضاعة ويظل الربان مسئولا عنها إلي وقت تسليمها وكل ما يؤدي أليه شرط التسليم تحت الروافع الذي يلتزم الشاحن فيه بمصاريف التفريغ وغالبا ما يتفادى الربان ذلك بتسليمها للمقاول وبالتالي وتنشأ العلاقة بين المقاول والمرسل إليه

فالثابت باستقراء البينة انه في حالة شحن الحاويـــات فــأن عمليــة التـــفريغ في ميناء الحاويات المعد هو الميناء الجنوبي تقوم بعملية (السفدورز) والمقاولة هيئة الموانى وهي تحتكر هذه العمليـــة دون غيرها وتنتهي مسئولية الناقل من لحظة تحريك الكرين أو الرافعـــة للحاويات وهي علي مسافة أقدام من السفينة وتقوم هيئـــة الموانــــي بحفظها والتأكد من سلامة الرص وبما تنتهي مسئولية الناقل ولكــــن في دعوانا هذه الباخرة لم تكن من بواخر الحاويات لذا لم ترسو فـــي مرابط سفن الحاويات وان العمق في الميناء لم يكن كافياً لكي ترسو علي الرصيف لذا استعانت ببناطين المدعى عليهم الثوالث وبالتـــالي نقرر إن مسئولية المدعى عليهم الأوائل تنتهي وفقا لعقد النقل تفريـــغ من البضائع السفينة علي الرصيف لانه لم يثبت المدعـــى عليـــهم أصحاب الباخرة أن التفريغ كان مباشرا وعلي عاتق المرسل إليـــــه ولم يثبت إن الباخرة استخدمت صنادلها وفي هذه الحالة هي ملزمـــة بتفريغها علي الرصيف لان في هذه ميزة توفر لـــها الوقـــت منـــها البقاء في الميناء الميعاد وضياع الوقت لحيـــن خلـــو رصيـــف لان السفينة كبيرة الحجم ولا يمكن أيجاد رصيف لها وحيث أنه قد ثبـــت في بوليصة الشحن استلام الحاويات علي ظـــهر الســـفينة ومـــهر القبطان علي سند الشحن بتوقيعه بدون تحفظ فيكون الناقل مســـئولا مسئولية تامة عن الحاوية حتى تســـلميها للســـلطات المختصـــة أو وضعها علي الرصيف وإذ كان هنالك أي تحفظ علي سند الشـــحن فيكون الناقل مسئولا في حدود المسؤولية الملغـــاة عليـــه ويكـــون الطرف الثاني مسئولا عن كل الخلل المدرج في سند الشحن وعليـــه نقرر أنه في حالة تفريغ البضاعة أو الحاويات في بنـــاطين يكـــون

الناقل مسئولا مسئولية تامة عن البضاعة والحاويات حتي تفريغـــها من البناطين علي الرصيف لان سلطات الميناء لا تتحمل المســئولية الملغاة علي عاتق الناقل لان البنطون يعتبر في هذه الحالة جزء مــن السفينة لحوجة الناقل علي تفريــغ البضـــائع أو الحاويـــات علـــي البناطين لسرعة دورة عمل السفينة. كما أن تسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل ويترتب عليه انقضاء عقد النقــل البحري . وتلي عملية التفريغ وتسبق عملية التسليم عملية التحقق من البضاعة وفحصها والتي يحدث علي الرصيف بعد التفريغ وإن كـان الناقل يتطلب في العادة إن يكون الفحص علي ظهر السفينة .والواقع إن التسليم الذي نقصده والذي ينهي عقد النقل ومسئولية الناقل هــو التسليم بالمعنى القانوني وهو يكون في عدة عمليات.

أولهما:-

وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه أو بعبـــارة أخــري التسليم الذي يتم بوضع البضاعة ماديا تحت تصرف المرسل إليه هو التسليم المادي

ثانيهما :-

تحقق المرسل إليه من البضائع الموجودة في حيازته.

ثالثهما :-

وهي العملية التي يتم بها التسليم القانوني ويكون بعد حصول ذلك التحقق من جانب المرسل إليه حيث يسلم الناقل ســند الشــحن مؤشرا عليه بما يفيد التخالص أو أي مخالصة أخرى ويتـــم تسـليم

البضاعة للمستفيد حامل سند الشحن وهو حق لـــه دون أي اعتبـــار كونه مالكا للبضاعة أم لا من يحوزه تكون له حيـــازة البضاعـــة وليس ملكيتها وليكون الحق للمرسل إليه في استلام عنـــد وصـــول البضاعة عليه إن يقدم سند الشحن لشركة الملاحة أو وكيلها وتؤشـــو عليه ويستبدل بأمر تسليم (delivery order)شأنه ذلك شـــأن ســـند الشحن ونخلص مما تقدم إن مسئولية المدعى عليهم الأول النـــاقل لا تنتهي ألا بوضع البضائع من البناطين علي الرصيف أو في حالـــة الحاويات ابتدأ من قيام السفدورس هيئة المواني بواسطة آلياتها حمل الحاوية وعلي بعد أقدام من الباخرة أما في حالة تأجير البنـــاطين لا تنتهي المسئولية لمجرد وضعها في البناطين ولعل الأستاذ عثمـــــان الشريف العالم في مذكرته ومرافعته مقتنع بذلك حيث جاء فيـــها .. (والتسليم علي أرصفة الميناء بالا شك وفـــاء كـــاملا مـــن النـــاقل بالتزامات بتسليم البضاعة ما لم يرد شرط مسموح بـــه بواســـطة سلطات المواني بأنه يتعين التسليم مباشـــرة إلـــي المرســـل إليـــه والحصول علي إيصال منها بذلك أو تأشيرها علي سند الشحن يفيـــد باستلامها للبضاعة " ونختلف مع الأستاذ مع احترامنا إن المســـئولية تنتهي بوضع البضاعة علي الرصيف أو يكـــون التســـليم مباشـــر بواسطة المرسل إليه أو يكون في حالة ســـفن الحاويـــات فـــي آن مسئولية هيئة المواني تبدأ من تحريك الحاويـــة ولا يكـــون هيئـــة المواني مسئولة ألا من وقت استلام البضاعة في الأيرية أو المخزن واستخراج إيصال المواني وحتى ولو كان الخطأ بواســـطة آلياتـــها علما بأن الاستئجار لهذه البناطين لم يكن إجباريا وفقا لنص المـــادة ٤٠ من لائحة هيئة المواني حتى تكون مسئوله وقد أكد شاهد الدفاع



عبد الخالق في ص١٠٩ أن مسئولية هيئة الموانى تبدأ من لحظة تحريكها للحاوية من ظهر البنطون كما نتفق مع الأستاذ الرشيد إن نص المادة ٤٧ الفقرة (٢) ج من اللائحة ينص على أنه لا تعتبر البضائع المستوردة الأخرى أنها قد سلمت بعهدة سلطة الميناء في جميع الأحوال ما لم يتم إنزال البضاعة بسلام على بعد ما يقل عن مترين إلي واحد من حافة الرصيف .

وبالتالي فمسئوليةُ الناقل بوضع البضاعة كما ذكرنا في دعوانا هذه هذه وحسب نص المادة ٤٧(٢) الفقرات ب ج من اللائحة العامة بميناء بور تسودان لسنة ١٩٧٩م لا تتحمل هيئة الموانى مسئولية البضائع المفرغة على البناطين أما ما ذكره الأستاذ عثمان الشريف بخصوص عقد النقل هو عقد بين الشاحن أو الناقل وأنه ينشئ رابطة عقدية بينهما وأنه تبعا لذلك لا يحكم العلاقة بين الناقل والمرسل إليه ذلك وفقا لمبدأ خصوصية العقد وأنه علي المدعى تقدم شروط النقل وهنا نشير ردا على الأستاذ/ عثمان (إلي كتاب الوسيط في القانون البحري المرجع السابق ص ٢١٢ جاء فيه حق المرسل إليه في المطالبة باستلام البضاعة أنما يسند إلي سند الشحن وحده وينشأ هذا الحق من توقيع الربان أو الناقل علي هذا السند فعقود النقل كما ذكر الأستاذ عثمان الشريف رابطة تعاقدية بين الشاحن والناقل ولكن العقد لا يحكم العلاقة بين المرسل إليه والناقل فالعلاقة بين المرسل إليه والناقل يحكمها سند الشاحن وحده إذا لا يعلم سندا غيره ويتفرع عن ذلك الآتي :- (١) لا يحتج علي المرسل إليه بما يرد في مشارطة الإيجار أي شرط مخالفا شروط سند الشحن ألا إذا تضمن



السند شرط بالإحالة إلي المشارطة وتعتبر المشارطة حينئذ كجـزء من سند الشحن في حدود هذه الإحالة.

٢/ تتحقق حقوق المرسل إليه بموجب البيانات الـواردة فـي سـند الشحن وقد يؤدي ذلك إلي ان تكون له حقوقه أكـثر مـن حقوقه الشاحن قبل الناقل فلا يجوز للربان مثـلا أن تثبـت ان البضاعـة الواردة ذكره في السند لم تشحن فعلا بل يلـتزم بتسـليم البضاعـة الواردة في سند الشحن ولا يلزم المرسل ألا بالالتزامات الواردة في سند الشحن ولا يستطيع ان يفلت منها ما دام يتمسك بما أثبتـه لـه السند من حقوق إذ إن السند يعتبر كلا لا يتجزأ والربان إذ يجـوز البضاعة فأنه يجوزها لحساب المرسل إليه وبالتالي فأن هذا الأخـير لا يلتزم بتنصله عن الالتزامات المتقدم ذكرها ألا إذا تقـدم مطالبـا بالبضاعة فقد يكون للربان إن يطالبه بأن يقوم بحيازتها لها فإذا بقى المرسل إليه ساكنا أو امتنع عن استلامها لم يكـن لربـان سـوى الرجوع علي الشاحن بمقتضى عقد النقل المبرم بينهما وأتفـق مـع الأستاذ محامي الادعاء بنظره إلي عقد النقل المتمثل فـي بوليصـة الشحن م ادعاء (٤)إن العلاقة هي علاقة تعاقدية والتفسـير الـوارد للفظ للشاحن بظهر البوليصة يشمل (١) المرسل إليه(٢) المظهر لـه (٣) حامل البوليصة وعلي ذلك فإن الالتزام الملقى علي الناقل تجـاه الشاحن هو ذات الالتزام تجاه المرسل إليه وفي هذه الدعوى ويكـون علي الأول إن يفي به علي النحو الواجب قانونـا ويقـول الأسـتاذ عثمان الشريف نفسه في مرافعته ص(٢) من المرافعة أخر صفحـة (٢)من المرافعة وما بعدها (ومهما يكن من أمر فـأن عقـد النقـل البحري عقد ابرم في أساسه لمصلحة المرسل إليه فهو علي الأقـل



المستفيد منه إن لم يكن هو الغير الـــذي أشـــترط لمصلحتـــه نقـــل البضاعة وتسلمها له بحالتها التي شحنت بها وعلي أقل تقدير فـــهو حامل سند النقل الذي هو ورقة تجارية قابلة للتداول وذلـــك يشـــمل المرسل إليه كأي حامل للبوليصة إذا كان لامر الشاحن وبالتالي نري كما ذكر الأستاذ عثمان فلا اجتهاد في هذه المســـألة علـــي ضـــوء المراجع السابق ذكرها وتقرر إن التسليم يجب إن يتم فعليـــا وفـــي أرصفة الميناء ولا تنتهي المسئولية كما ذكـــر إلا بوضعـــها علـــي الرصيف أو تفريغها من البنطون الذي هو جزاء من البـــاخرة لان الهلاك أو التلف لم يكن أثناء الملاحة وانه وفقا لمعاهدة بروكســـل المادة ٤(٢) يسأل الناقل عن الأخطاء التجارية المتعلقـــة البضاعـــة والخطأ في الملاحة هو الخطأ الفني الذي يقع في قيادة السفينة. أمـــا الخطأ التجاري فهو إهمال في القيام بالعناية الواجبة للمحافظة علـــي البضاعة أما بخصوص المدعى عليهم الثواني شركة باوارث فـــهم وكلاء بحريون للسفينة مهمتهم تنحصر في تمويل السفينة وتنـــوب عن المالك أو المجهز أو الربان في الاتصال بهيئة المواني وحضور الاجتماع الخاص بتحديد المرابط ودفع الرسوم وكـــل مـــا تحتاجـــه الباخرة في عملية النقل والثابت بإقرار المدعى عليـــها الأولـــى إن المدعى عليهم الثواني قام باستئجار البناطين في حدود وكالتهم ولـــم يثبت إن هنالك خطأ أو إهمال مقصود منهم في اختيار بنطون غـــير صالح ولا يملكون حق فحصه وتقرير صلاحيته أم لا أو أنـــهم لـــم يحركوا ساكنا لإنقاذ البضائع رغم توفر إمكانية ذلك لهم كما أنه قـــد ثبت بالبينة أن عملية انزال الحاويات قد قامت بها الســـفينة نفســـها بإشراف قبطانها ولم يكن لشركة باوارث أي دور في تلك العمليـــة

وأنما دورها اقتصر في استئجار البنطون نيابة عن مـلاك السـفينة وعليه من حيث إن شركة باوارث للملاحة لم تكن ألا وكيـلا عـن أصحاب الباخرة شارشنج في استئجار البنطون رقم ٦٧٥ولا يتصور قانونا ومنطقا إن يقاض الأصيل والوكيل في أن واحد حتى لو كـان عليه التزام تأجير البنطون وحيث أنها لم تكن تعلم بوجود أي عيـب في ذلك البنطون ولم تشارك في رص البضاعة أو قصرت فيها بعـد تسليمها لها علي الرصيف نقرر عدم مسئوليتها وكذا هيئة الموانـي وتحمل المسئولية كاملة لاصحاب الباخرة شارشنج للأسـباب التـي ذكرناها بخصوص قيمة البضاعة فقد قدم الادعاء مستند ادعـاء (٣) من الغرفة التجارية بهونج كونج قيمة البضاعة وذكر المدعـى أن قيمتها ٧١,٣٨٨ ألف دولار وليس كما جاء في عريضـة الدعـوى ونضرب ٣,٢٠٤ مروحة × ١٧ دولار علما بأن المسـتند يشـمل أسعار الخمس حاويات بما فيها ٢حاوية استلمها المدعى وقتئذ فقـد أكد الشاهد الأول احمد زكي مندوب اللويدز أنه يجزم بأن البضاعـة التي شاهدها هي موضوع بوليصة الشحن في موضـوع الدعـوى وأكد أن محتويات هذه الحاويات وليس هنالك محال لا استعمالها لأي استعمال أخر نسبة للتلف العالي بماء البحر ومن الجانب الأخر لـم يقدم الدفاع ما يدحض قيمة البضاعة بعد خصم ما استلمه المدعـى من البضائع التي لم تتلف أو تصبح غير صالحة للاستعمال لذا نقرر نجاح الادعاء في ذلك في ذلك أما بخصوص التعويض فعلي هـدى نص المادة ١٥٢ معاملات فلا شك إن المدعى تضرر مـن فقـدان البضاعة في مواعيده وفقاً لسند الشحن والضرر الذي لحق به مـن فوات كسب مع مراعاة تأخر فصل الدعوى الذي لم يكن له يد لنـا

فيه وما فاته من ربح محقق والتضخم وكل ذلك الذي أصاب المدعى من ضرر وكنتيجة طبيعية للفعل الضار من عدم تسليمه بضاعة وعليه يتعين تعويضه علي ذلك لذا نرى إن الادعاء أفلح في دعواه ونأمر بما يلي :-

أمــــــر :-

١-يدفع المدعى عليهم الأوائل أصحاب الباخرة شارشنج للمدعى مبلغ ٧١,٣٨٨ ألف دولار قيمة البضاعة.

٢- يدفع المدعى عليهم الأول أصحاب الباخرة شارشنج للمدعى مبلغ ٨٠٠ ألف (ثمانمائة ألف جنية سوداني) كتعويض للمدعى عما فاته من كسب وما لحقه من خسارة.

٣- يتحمل المدعى عليهم الأوائل الأتعاب القانونية والمصاريف ورسوم الدعوى.

٤- تشطب الدعوى برسومها في مواجهة شركة باوارث وهيئة الموانى البحرية.

محمد علي خليفة
قاضي مديرية البحر الأحمر
الدائرة المدنية
٢٥/٧/١٩٩٢م

بسم الله الرحمن الرحيم

في محكمة استئناف الولاية الشرقية

بور تسودان

أمام :-

السيد / هاشم حمزة رئيساً

السيد / محمد صالح محمد عضواً

السيد / مصطفى عبد القادر عضواً

الأطراف :-

المستأنف: ملاك الباخرة شارشنج

ضـــــــد

المستأنف ضده :قمر الدولة ميرغني

أ س م/١٤٧/١٩٩٣م

المـــــذكرة

أقام المستأنف ضده الأول (المدعى) الدعوى رقم ٨٨/٣٨ أمام محكمة المديرية ببور تسودان ضد المستأنفين (المدعى عليهم الأوائل وشركة باوارث للملاحة وهيئة الموانئ البحرية مدعيا أنه أستورد ١٠٠,٠٠٠ مروحة كهربائية من هونج كونج وتم شحنها

علي سفينة المستأنفين شارشنج في خمس حاويات وفي ميناء بـــور تسودان تم تفريغ البضاعة علي بناطين مؤجرة من المدعى عليـــها الثالثة (هيئة الموانى البحرية) وإن هذه البنـــاطين غرقــت وفقــد المستأنف ضده الأول البضاعة المشحونة في ثلاث حاويات وتبلـــغ قيمتها ١٦٣٨٨ دولار ولذلك طلب الحكم له بقيمة البضاعة وتعويضا عن الخسائر التي لحق به وتعويض بمبلغ ٨٠٠,٠٠٠ جنية.

رد المدعى عليهم علي الدعوى ومن ثم حددت المحكمة نقاط النزاع واستمعت لقضية الادعاء والدفـــاع وبتـــاريخ ١٩٩٢/٧/٢٥م أصدرت حكما لصالح المستأنف ضـــده الأول يقضـــي بـــأن يدفـــع المستأنفين للمستأنف ضده الأول مبلغ ٧١,٣٨٨ ألـــف دولار قيمـــة البضاعة ومبلغ ٨٠٠ ألف جنية تعويض .

وضد ذلك الحكم تقدم محامي المستأنفين بهذا الطلب ينعـــى في صحته ويلتمس إلغاءه.

ويتلخص طلبه الضافي في إن نص المادة ٤٧ مـــن لائحـــة هيئة الموانى البحرية لسنة ١٩٧٩م والذي اعتمدت عليـــها محكمـــة الموضوع في نفي مسئولية هيئة الموانى البحرية عن فقدان بضاعـــة المستأنف ضده هو نص في تشريع فرعي لا يمكن إن يعـــارض أي نص في قانون ساري وأنه بمجرد تفريغ البضاعة علـــي البنـــاطين تنتهي مسئولية المستأنفين كذلك يرى المحامي أنه بمجـــرد تحريـــك وكيل التفريغ (المدعى عليها الثانيـــة) شـــركة بـــاوارث للملاحـــة للحاويات من الباخرة ووضعها علي سطح البنطون يعنـــي تسـليم الحاويات للوكيل وتنتهي مســـئولية المســـتأنفين ويـــرى محـــامي المستأنفين إن قضاء محكمة الموضـــوع حـــول قيمـــة البضاعـــة

والتعويض جاء مخالفا للقانون لقد فشل الادعاء في تقديم بينة حـــول كمية ونوعية البضاعة المفقودة.

رد محامي المستأنفين ضدهم الأوائل علي ذلـــك الطلـــب مؤكداً صحة الحكم المطعون فيه والتمس شطب الطلب لان أســـبابه تفتقد إلى السند القانوني ، كذلك رد محامي المستأنف ضده الثانيـــة (هيئة المواني البحرية) مؤكدا أيضا صحة الحكم المطعون فيه لانه جاء وفق الوزن السليم للبينة وبالتالي يتعين شطب هذا الطلب.

قدم الطلب خلال القيد الزمني المحدد في المادة ١٩٢ مـــن قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م ولذلك فهو مقبول شكلا.

ومن حيث الموضوع أناقش الطلب علي النحو الأتي:-

١/ هل صحيح أن عقد النقل البحري ينتهي بتفريغ البضاعـــة مـــن السفينة علي البناطين كما ذكر محامي المستأنفين؟

للإجابة علي هذا السؤال لا بد مـــن تعريـــف عقـــد النقـــل البحري.

يعتبر التزام الناقل البحري التزاما بتحقيق نتيجة هي نقل البضاعـــة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول " أنظر القانون البحري للدكتور محمود سمير الشرقاوي ص٢٧٠.

وهذا يعني أن عقد النقـــل البحـــري لا ينتـــهي ألا بتســـليم البضاعة . فما هو المقصود بالتسليم؟

" المقصود بالتسليم هو التسليم الفعلي وهو وضع البضاعـــة تحت تصرف المرسل إليه في ميناء الوصـــول" المرجـــع الســـابق ص٢٦١.

والتسليم بالمعنى القانوني يتكون من ثلاثة عمليات هي :-

أ/ وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه.

ب/ تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته. -

ج/ يسلم المرسل إليه سند الشحن للناقل

مؤشرا عليه بما يفيد التخليص أنظر عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري للدكتور محمد كمال حمدي ص ٤١.

مما تقدم يتضح لنا أن التفريغ يختلف عن التسليم فـــالتفريغ عملية مادية بحتة في حين إن التسليم عملية قانونية ينتهي بها تنفيـــذ عقد النقل البحري وقد يتم التفريغ والتسليم في وقت واحد وذلك متى تضمن سند الشحن شرط التفريغ التلقائي فتنتهي مســـئولية النـــاقل بتفريغ البضاعة وقد يكون التفريغ لاحقا للتسليم وذلـــك فـــي حالـــة التسليم تحت الروافع حيث يتم التسليم علي ظـــهر البـــاخرة ويقـــوم المرسل إليه بعد ذلك بتفريغ البضاعة وقد يكـــون التفريـــغ ســـابقا للتسليم وذلك في حالة ما إذا تضمن عقد النقل شرطا بـــأن التفريـــغ علي عاتق الناقل فأن التسليم يقع بعد تفريغ البضاعة من البـــاخرة . أنظر القانون البحري للدكتور محمود سمير الشرقاوي ص٢٦٢.

وفي الحالة التي أمامنا ألان لم يقدم الدفاع أي بينة تثبت أن المستأنف ضده الأول قد أتفق مع المستأنفين علي أن يتـــم التســـليم تحت الروافع أو تلقائياً في حين قدم الادعاء ســـند الشـــحن الـــذي بموجبه تم شحن البضاعة موضوع الدعوى والذي يشـــير إلـــى أن التفريغ يقع علي عاتق الناقل وهذا يعني أن التسليم يتم بعد تفريـــغ البضاعة علي الرصيف.

ووفقا للمادة الأولي من اتفاقية بروكسل فأن المقصود بتفريغ البضاعة من الباخرة هو التفريغ علي الأرصفة وليس علي الصنادل

ذلك لأن النقل بالصنادل يدخل ضمن (المرحلة البحرية) وهذا يعني إن البضاعة تكون تحت مسئولية الناقل حتى لحظة تفريغها من الصندل إلي الرصيف هذا من ناحية ومن ناحية أخري فأن أحكام تلك الاتفاقية هي أحكام آمره تتعلق بالنظام العام وهي تنص علي أن الشحن والتفريغ التزامان يقعان علي عاتق الناقل ومن ثم فأنه لا يجوز للأطراف الاتفاق علي ما يخالف تلك الأحكام . أنظر عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري للدكتور محمد كمال حمدي ص ٣٢٩ إلى ص ٣٣١.

٢/ يرى محامي المستأنفين إن نص المادة ٤٧ من لائحة هيئة المواني البحرية لسنة ١٩٧٩م (لا يعفي الهيئة من المسئولية لان تلك اللائحة لا تعدو أن تكون تشريع فرعي يجب إن لا يتعارض مع نص القانون غير أنني أرى غير ذلك فحسب التعريف الوارد في المادة ٤ من قانون تفسير القوانين والنصوص العامة لسنة ١٩٧٤م لكلمة " قانون" فإنها تشمل أي تشريع بخلاف الدستور وتشمل القوانين والأمر المؤقتة وأي لوائح ... الخ وهذا يعني إن اللائحة قانون ولاشك فأن لائحة هيئة المواني البحرية تعتبر قانون خاص وهي بالتالي تقيد القانون العام وفقا لنص المادة ٤/٦ من قانون تفسير القوانين والنصوص العامة لسنة ١٩٧٤م وبالتالي فأنه طبقا لنص المادة ٤٧/٢/ب ج من تلك اللائحة فإن هيئة المواني البحرية غير مسئولة عن فقدان البضاعة موضوع هذه الدعوى ذلك لان البضاعة لم يتم تفريغها علي بعد ما لا يقل عن مترين إلى داخل حافة الرصيف.



٣/ يرى محامي المستأنفين أنه بمجرد تحريـــــــك وكيل التفريـــغ (المدعى عليها الثانية) للحاويات من الباخرة ووضعها علي ســـطح البنطون يعني تسليم الحاويات للوكيل وتنتهي مســئولية المســتأنفين وهذا بالطبع غير صحيح ذلك لان الوكيل البحري ما هو ألا وكيــل عن الناقل في الميناء لتسهيل عملية الشحن والتفريغ ولتقديم خدمات للسفينة من آكل وشرب ووقود وعلاج للبحارة وكما ذكرنا في البنــد (١) من هذه المذكرة إن عقد النقل البحري في الحالة التي أمامنــا لا ينتهي ألإ بعد وضع البضاعة علي الرصيف .

٤/ محامي المستأنفين يرى أن الادعاء فشل في تقديم بينــــة كافيــة حول كمية البضاعة المفقودة ونوعيتها وبالتالي حول قيمتها وما كان لمحكمة الموضوع أن تحكم له بالقيمة التي طلبها وبعد اطلاعي علي محضر الدعوى أتضح لي إن الادعاء قدم مستند إدعاء رقم (٢) سند الشحن الذي بموجبه تم شحن البضاعــــة المفقــودة علــي ســفينة المستأنفين ويعتبر سند الشحن Bill of lading أداة لإثبات عملية شحن البضاعة ويتضمن بيانا بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها علي ظهر السفينة وهو يعد بمثابة إيصال من الناقل بإتمــام شحن البضاعة الموضحة فيه علي سفينته أنظر القــانون البحــري للدكتور محمود سمير الشرقاوي ص ٢٤٢ – ٢٤٣.

كذلك فأن سند الشحن حجة علي أن الناقل تسـلم البضاعــة الموضحة فيه ويعتبر حجة مطلقة في الاثبات لصالح المرسل إليــه فيما يتعلق بالبيانات الواردة فيه أنظر المرجع السابق ص٢٤٨.

مما تقدم يتضح لنا إن الادعاء قدم بينة كافية عــن نوعيــة البضاعة وكميتها.

كذلك نجح الادعاء في تقديم مستند إدعاء رقم (٣) الخـــاص بقبول البضاعة المفقودة ولم يعترض عليه محامي المستأنفين عنـــد تقديمه لمحكمة الموضوع ص٧٨ من المحضر – ولم يطعـــن فيـــه بالتزوير وبالتالي لا يحق له الطعن فيه أمام هذه المحكمة.

في الختام لابد من الإشادة بالجهد المقدر الذي بذلـــه السـيد قاضي المديرية وبمذكرة الاستئناف التي تقدم بها محامي المســتأنفين عثمان الشريف.

مما تقدم ذكره أري إن وافق الزميـــلان إن نـــأمر بشـــطب الطلب وتأييد الحكم المطعون فيه.

محمد صالح محمد
قاضي محكمة الاستئناف ببور تسودان
١٧/١٢/١٩٩٣م

٢٢/١٢/١٩٩٣م
أوافق

هاشم حمزة
قاضي محكمة الاستئناف
بور تسودان ٢٢/١٢/١٩٩٣م

٢٢/١٢/١٩٩٣م

أوافق

مصطفى عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف /ببور تسودان
٢٢/١٢/١٩٩٣م

٢٧/١٢/١٩٩٣م

القرار النهائي

نؤيد الحكم المطعون فيه ويشطب الاستئناف .

هاشم حمزة عبد المجيد
قاضي محكمة الاستئناف
ورئيس الدائرة بمحكمة الاستئناف
بور تسودان
٢٧/١٢/١٩٩٣م

بسم الله الرحمن الرحيم

لدي محكمة مديرية البحر الأحمر

المدنية

ق م /٦٣/١٩٨٨م

فيما بين

حاتم عبد الباقي مدعى

ضـــــــد

١/ أصحاب الباخرة شارشنج مدعى عليها أول

٢/ هيئة المواني البحرية مدعى عليها ثاني

الحـكــــــم

تتلخص الوقائع في إن المدعى أستورد من هونـــج كونـــج معدات كهرباء وأقفال يبد وقواعد لمبات نيون وتـــم وضـــع هـــذه البضائع في حاويات وشحنت بموجب البوالص بالأرقـلم ٥٠٦،٥٠٢ علي ظهر الباخرة شارشنج وذلــك بتـاريخ ١٩٨٨/٣/١٢م وذلــك بعرض توصيلها إلى ميناء بور تسودان وصلت الباخرة ميناء بـــور تسودان ولما لم تكن من سفن الحاويات حتى تقـــف فـــي المربــط المخصص لسفن الحاويات بالميناء الجنوبي وذلك بمحاذاة الرصيـف وتقوم هيئة المواني البحرية المحتكرة لعمليـــة الســفدورز بتفريـــغ الباخرة بآلياتها ولما كان الحوض لا يمكنها من الرسو إلى الرصيف استعانت الباخرة بتأجير بناطين المدعى عليها الثانية وقبـــل تفريـــغ البضاعة غرقت البناطين أقام المدعى دعـــواه بواسـطة محاميـــه

الأستاذ / صلاح محمد عثمان في مواجهة أصحاب الباخرة شارشنج الناقلين مطالبا بتعويضه عن قيمة البضاعة التي لم يستلمها وقدرهـا ٣١,١١٠ ألف دولار أمريكي وتعويض عن الضرر الذي لحق بـه وقدره ٩٢,٢٢٣ ألف جنيها سوداني زائد الرسوم . طلب الأسـتاذ / عثمان الشريف من المحكمة آنذاك مولانا كمال مالك بضـم هيئـة الموانى بموجب المادة ٩٥ إجراءات مدنية واستجابت المحكمة لذلـك الطلب أنكرت هيئة الموانى الدعوى جملة وتفصيلا وتـرى عـدم وجود سند التحميل المسئولية بينما يري والمدعى عليـهم الأوائـل الناقل تحميل المسؤولية لهيئة الموانى باعتبار أن الصنـادل التـي عرفت تابعة لها ومن ثم صاغت المحكمة نقاط النزاع وكانت علـي النحو الأتي:-

أولا الإقرارات:-

١/ استيراد المدعى لمعدات كهرباء وأشياء أخري بـالبوالص رقـم ٥٠٦،٥٠٥ ، وشحنها علي ظهر الباخرة شارشنج من هونج كونـج إلى بور تسودان.

٢/ المدعى عليهم الأوائل هم أصحاب الباخرة شارشنج.

ثانيا:-

نقاط النزاع:-

١/ هل وصلت الباخرة إلى بور تسودان في ٨٨/٤/١٣ ؟

(مدعى)

٢/ هل فشل المدعى عليهم الأوائل في تسليم الحاوية ومحتوياتها للمدعى ؟ **(مدعى)**

أم

إن البضاعة المدعى بها قد فرغت علي سطح بارجة تخص المدعى عليهم الثواني وإن هذه البارجة قد غرقت بما عليها من حاويات نتيجة لإهمال المدعى عليهم الثواني ولعدم صلاحيه العبارة للشحن ؟ **(مدعى عليه أول)**

أم

إن المدعى عليهم الثواني غير مسؤولين وفقا للمواد ٤٧/٢/٢/أ ب ح من اللائحة العامة لميناء بور تسودان ١٩٧٩ م ٣١٢ من قانون المعاملات المدنية؟ **(مدعى عليها ثالث)**

٣/ هل تبلغ قيمة البضاعة ٣١,١١٠ دولار أمريكي؟ **(مدعى)**

٤/هل تكبد المدعى نتيجة للفشل في تسليم البضاعة أضرار بلغت ٩٢,٢٢٣ جنيها سوداني؟ **(مدعى)**

بما تقضي المحكمة ؟

إزاء ما جاء في قضية الادعاء والدفاع تتولى المحكمة مناقشة نقاط النزاع وتقريرها وفي تقديري إن هذه النقاط متداخلة تدور حول من هو المسؤول عن ضياع بضاعة المدعى هل الشركة الناقلة أم أن مسؤولية الشركة الناقلة تنتهي بمجرد وضع الحاويات علي سطح البنطون الخاص بهيئة المواني وبالتالي تنتهي مسؤولية الناقل وفقا لعقد النقل وتتحمل هيئة المواني مسؤولية ضياع البضاعة التي غرقت ؟

باستقراء البينة فان الادعاء يعتمد على المستندات في دعـواه لأن بينة وكيل المدعى لا تعدو أن تكون بينة خصم وتعد المسـتندات وفقا لنص المادة ١٨(ج) من قانون الإثبات لسنة ١٩٨٣م من طـوق الإثبات الجائزة قانوناً علما بأنه وفقا لنص المادة (١) (٢) من قانون الإثبات يطبق هذا القانون علي مسائل الإثبات في الإجراءات المدنية والجنائية وتسري أحكام هذا القانون علي ما لم يكن قد سمعت فيـه البينة في الدعوى . من واقـع المسـتندات (٢) أ ب ج البوالـص نستطيع أن نقرر أن الادعاء قد أثبـت شـحن البضـائع المدونـه بالبوالص المشحونة علي الحاويات بالباخرة فقد صدرت البوالـص بتاريخ الشحن وبوعية البضاعة وأنها علي ظهر السـفينة وتوقيـع الربان . وهذه البوالص تعرف بأنها إيصالات معتمدة عن البضـائع التي شحنت علي السفينة ويوقع عليها الشخص الذي سيقوم بـالنقل " الناقل" أو وكيله أو ربان السفينة ويحدد في هذا السند شروط وأجـوة النقل وكيفية دفعها وتحدد كيفية استلام البضائع ونوعـها وحجمـها ومكان تسليمها ومن هو الذي سيستلمها وكمـا جـاء فـي كتـاب المعلومات التجارية والقانونية الصادر من الأكاديمية العربية للنقـل إعداد الربان طلال الشواربي " يعتبر سند الشحن دليل علي عقـد النقل البحري إن لم يكن هو عقد النقل البحري نفسه ودليل ظـاهر علي تواجد هذا العقد وعلي شروطه وفوائده ثلاثة هي :-

١/ إيصال بسليم البضائع من الشاحن ودليـل قـوي علـي شـحن البضائع علي السفينة وعلي مقصد البضائع " ميناء الوصول".

٢/ حجة ودليل علي ملكية البضائع ووثيقة قابلة للتحويل والتـداول والبيع ويمكن الحصول بواسطتها علي تسهيلات ائتمانية ومصرفية.

٣/ سند الشحن دليل علي عقد النقل ويعتبر سند الشحن دليل علـــي عقد النقل إن لم يكن هو عقد النقل ذاته وذلك لأنه بين نوع البضاعة وميناء الشحن وميناء التسليم والنوالين وطريقة دفعها كما يدون عليه من الخلف القواعد العامة للعلاقة بين الناقل والشاحن طبقا للقواعـــد والمعاهدات الدولية هذا ما نجده في مستند ادعاء (٢) أ ب ج بوالص الشحن فمن الأمور التي ليست محل خـــلاف إن النـــاقل أصحـــاب الباخرة استلموا البضاعة مشمول م ادعاء ٢ أ ب ج كاملة ووصلت الميناء تامة والخلاف يدور حول هل نفذت الباخرة عقد النقل ؟ ومن هو المسؤول عن ضياع بضاعة المدعى وغرقها وهل هم أصحـــاب الباخرة الشركة الناقلة أم هيئة المواني صاحبة البناطين التي فرغـت عليها الحاويات ؟ للإجابة نقول إن عملية النقل البحري تبدأ باســتلام الناقل للبضاعة من الشاحن وتنتهي بتسليمها إلـــي المرســل إليــه والعمليات التي تكون النقل البحري هي :-

١/ استلام البضاعة ٢/ الشحن ٣/ الرص والتستيف ٤/ النقـــل " الرحلة البحرية" ٥/ فك البضاعة ٦/ التفريغ ٧/ التسليم.

فلاشك باستقراء البينة والمستندات " م ادعاء ٢" بأن النـــاقل المدعى عليهم الأوائل قد استلموا البضاعة من الشاحن ويكون ذلـــك في اللحظة التي قبلها لنقلها وهو عمل قانوني بعد التحقق من التغليف والعلامات والأوزان وقد جري العمل بعد استلام البضاعة إن يصدر الناقل سند شحن هو ما قام به هو بوليصة الشحن م ادعـاء ٢ (ا ب ج) والشحن يقصد به عملية رفعها من الرصيف علي ظهر الســفينة أياً كانت الوسيلة المستعملة والوضع العادي البسيط أن تقف الســفينة بجانبها بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعـــة حيــث ترفـــع



وتوضع علي ظهر السفينة والغالب إن يتم ذلك بموجب مستندات الشحن البوالص ، بخصوص المرحلة الثانية الرص والتستيف وترتيب البضاعة وتنظيمها داخل عنابر السفينة بحيث تقيها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر ليس مسألة نزاع لأن الحادث لم يقع أثناء الإبحار والمرحلة الرابعة هي النقل هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف عقد النقل البحري ومن ثم يلتزم الناقل بتوصيل البضاعة من ميناء القيام الشحن إلى ميناء الوصول " محل الجهة المقصودة" يجب علي الناقل أجراء النقل في الوقت المتفق عليه ، المرحلة الخامسة والسادسة والسابعة هي التي تهمنا في دعوانا من مراحل النقل البحري فيما يتعلق بفك البضاعة يقع علي الناقل عند الوصول الالتزام بفك البضاعة وتندرج هذه العملية بين عمليات النقل البحري ذلك إن تسليم المرسل إليه البضاعة هو التسليم الذي ينتهي به عقد النقل البحري ، ويقتضي لحصوله تفريغ البضاعة من السفينة وهذا التفريغ لا يتسنى إتمامه قبل فك البضاعة واخراجها من العنابر ففي ميناء الشحن تحصل عملية رص وتستيف البضاعة في عنابر السفينة لتجنبها خطر الهلاك أو التلف خلال الرحلة البحرية وفي ميناء التفريغ تحصل العملية العكسية وهي فك البضاعة وإذا حصلت أخطاء خلال هذه المرحلة. لا تعتبر أخطاء ملاحية .

والعملية السادسة هي التفريغ ويقصد به إنزال البضاعة من سياج السفينة إلى البر أو إلى الصنادل التي تحملها إلى البر والتفريغ في ميناء الوصول هو العملية المقابلة للشحن الذي يحصل في ميناء القيام ويتم بذات الأوضاع التي يتم بها الشحن ولكن بطريقة عكسية يلجأ الربان قبل التفريغ إلى الحصول علي شهادة سلامة الرص

والتفريغ واقعة مادية يمكن إثباتها بكافة الطرق ويتعين في هذا المجال التفرقة بين التفريغ والتسليم فالتفريغ عمل مادي يتحصل في إخراج البضاعة من السفينة ووضعها علي رصيف الميناء في حين إن التسليم عمل قانوني يترتب عليه انقضاء عقد النقل ومن ثم يجب عدم الخلط بين التسليم والتفريغ ، والتسليم يكون غالباً لأحقا إذا كان التفريغ علي عاتق الناقل كما قد يكون التسليم سابقا للتفريغ متى أدرج في العقد شرط التسليم تحت الروافع أو يتم التسليم في هذه الصورة علي ظهر السفينة كما يلتزم المرسل إليه بتفريغ البضاعة بعد ذلك وبتطبيق الاتفاقية الدولية فأن انتهاء التفريغ ينتهي تطبيق أحكامها كما هو مقرر في اتفاقية " لاهاي" التي تنظم المرحلة البحرية في عقد النقل البحري.

جاء في كتاب الوسيط في القانون البحري للدكتور علي جمال الدين عوض ص٢٠٨ " التفريغ هو إخراج البضائع من السفينة ووضعها علي الأرض ويجب التفرقة بين هذه العملية وبين التسليم الذي هو عملية قانونية وينتهي بها عقد النقل ، والتفريغ عملية الأصل أن يقوم بها الربان وعملا عندما تصل السفينة يتخذ الربان مكانه في الرصيف وإذا لم يكن ذلك متعذرا لعدم العمق الكافي فأنه يبقى خارج الميناء ويقدم تقريره البحري يخطر المرسل إليهم بوصوله حتى يتقدموا لاستلام البضاعة أو يسلمها إلى الوكيل البحري والمفروض أن الشاحن يلتزم بتسليم البضاعة في ميناء الشحن علي الرصيف ليقوم الأخير لشحنها علي سفينته فيجب منطقا إن يكون إخراج البضاعة ووضعها علي الرصيف علي الناقل لا علي المرسل إليه لأن التفريغ وسيلة الناقل إلى تنفيذ التزامه بالتسليم.

وعلي كل حال فألمالوف أن تنــــص مســـتندات الشــحن " البوالص" علي شرط التسليم تحت الروافع هو يساوي فـــي الأثــر اشتراط المدعى إلى أن يكون تسليم البضاعة علي ظهر السفينة بدلا من إن يكون علي الرصيف ، معنى ذلك إن يكون علـــي المرســل إليهم تفريغ بضاعته وانزالها من علي السفينة ويكون علي الربـــان أخطار المرسل إليهم بوصوله ولو أعلانا جماعيا في الصحف فإذا لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة وقام الربان بتفريغها فأنه يفعــل ذلك علي مسئوليته هو وإذا أودعها لدي أمين لحين تسلمها للمرســل إليه فأن هذا الأمين يعتبر وكيلا عن الربان في تسليم البضاعة ويظل الربان مسؤولاً عنها إلي وقت تسليمها وكل ما يؤدي إليــــه شــرط التسليم تحت الروافع وفي هـــذه الحالـــة هـــي أن يلـــتزم الشـــاحن بمصاريف التفريغ والإيداع وغالبا ما يتفادى الربان ذلك بتســـليمها للمقاول وبالتالي فهو مسؤول عنها وتنشـــأ العلاقـــة بيـــن المقـــاول والمرسل إليه.

فالثابت وباستقراء البينة دون تكرار لأقـــوال الشـــهود مـــن طرفي النزاع أنه في حالة سفن الحاويات فإن عملية التفريـــغ فـــي ميناء الحاويات المعد لذلك هو الميـنـــاء الجنوبـــي تقـــوم بعمليـــة " السفدورز" والمناولة هيئة الموانئ البحرية وهي تحتكر هذه العمليـــة دون غيرها وتنتهي مسؤولية الناقل من تحريك الكرين أو الرافعـــة للحاوية علي مسافة أقدام من السفينة وتقوم هيئة الموانـــي بحفظـــها والتأكد من سلامة الرص وفي دعوانا هذه الباخرة لم تكن من بواخر الحاويات لذا لم ترسوا وتربط في مرابط سفن الحاويات وأن العمـــق في الميناء لم يكن كافي لكي ترسو علي الرصيـــف لـــذا اســـتعانت

ببناطين المدعى عليهم الثواني هيئة المواني البحرية وبالتالي نقرر إن مسؤولية المدعى عليهم الأوائل تنتهي وفقا لعقد النقل بنزول البضائع من السفينة على الرصيف لأنه لم يثبت لنا إن التفريغ تحت الروافع أو مباشر ويقع عاتقه علي المرسل إليه من السفينة إلى شاحنته ولم تثبت إن الباخرة استخدمت صنادلها وفي هذه الحالة ملزمة بتفريغها علي الرصيف لأن هذه ميزة توفير الوقت لها بدلا من البقاء في الميناء وضياع الوقت لحين خلو رصيف لأن السفينة كبيرة الحجم ولا يمكن إيجاد رصيف لها وحيث أنه قد ثبت في بوليصة الشحن استلام الحاويات علي ظهر السفينة ومهر القبطان علي سند الشحن بدون تحفظ يكون الناقل مسؤولا مسئولية تامة عن الحاوية حتى تسليمها للسلطات المختصة أو وضعها علي الرصيف وإذا كان هنالك أي تحفظ علي سند الشحن يكون الناقل مسئولا في حدود المسؤولية الملقاة عليه ويكون الطرف الثاني مسؤولا عن الخلل المدرج في سند الشحن ونقرر أيضا في حالة تفريغ البضاعة أو الحاويات في بناطين يكون الناقل مسؤولا مسئولية تامة عن البضاعة والحاويات حتى تفريغها من ألبناطين لأن سلطات الميناء لا تتحمل المسؤولية الملقاة علي عاتق الناقل لأن البنطون يعتبر جزء من السفينة ولكن حوجة الناقل إلى تفريغ البضائع أو الحاويات علي البناطين لسرعة دورة السفينة كما إن تسليم البضاعة هو عمل قانوني يتحقق به تنفيذ التزام الناقل ويترتب عليه انقضاء عقد النقل البحري وتلي عملية التفريغ وتسبق عملية التسليم عملية التحقق من البضاعة وفحصها والتي تحصل علي الرصيف بعد التفريغ وإن كان الناقل يتطلب في العادة إن يكون

الفحص علي ظهر السفينة والواقع أن التسليم الذي نقصـــده والـــذي ينتهي عقد النقل وبالتالي مسؤولية الناقل هو التسليم بالمعنى القانوني هو يتكون من عدة عمليات :-

أولهما:- وضع البضاعة في حيازة المرسل إلية أو بعبارة أخـــري التسليم الذي يتم بوضع البضاعة ماديا تحت تصرف المرسل إليه هو التسليم المادي .

ثانيا:- تحقق المرسل إليه من البضائع الموجودة في حيازته .

ثالثهما :-

وهي العملية التي يتم بها التسليم القـــانوني ويكـــون بعـــد حصول ذلك التحقق من جانب المرسل إليه حيث يسلم النـــاقل ســـند الشحن مؤشرا عليه بما يفيـــد التخـــالص أو أي مخالصـــة أخـــري ويحصل تسليم البضاعة للمستفيد من سند الشحن هو حق لـــــه دون اعتبار عما إذا كان مالكا للبضاعة من عدمه لأن السند يمثل حيـــازة البضاعة وليس ملكيتها وعلي المرسل إليه حق في الاســـتلام عنـــد وصول البضاعة أن يقدم سند لشركة الملاحة أو وكيلها فتؤشر عليه ويستبدل بأمر تسليّم شأنه في ذلك شأن سند الشحن الذي حل محله .

نخلص مما تقدم إن مسئولية المدعى عليهم الناقل أصحـــاب الباخرة لا تنتهي ألا بوضع البضائع من البناطين علي الرصيف وفي حالة سفن الحاويات أبتدأ من قيام السفدورز هيئة المواني بواســـطة آلياتها تحميل الحاوية وعلي بعد أقدام من الباخرة أما في حالة تأجير البناطين لا تنتهي المسؤولية بمجرد وضعها في البنـــاطين فالتســـليم علي أرصفة الميناء بلاشك وفاء كاملا من الناقل بالتزاماته بتســـليم

البضاعة ما لم يرد شرط مسموح به بواسطة سلطات الموانى بـــأن يتعين التسليم مباشرة إلى المرسل إليه والحصول على إيصال منـــه بذلك أو تأشيرة علي سند الشحن " البوليصة" تفيد باستلامه للبضاعة.

ولا تكون المدعى عليها الثانية هيئة الموانى مسؤولة ألا فـي وقت استلام البضاعة في الأرصفة أو المخزن واستخراج إيصـــال الموانى حتى ولو كان الخطأ بواسطة آلياتها علماً بأن الاستئجار لهذه البناطين لم يكن إجباريا وفقا لنص المادة ٤٠ من لائحة هيئة الموانى البحرية حتى تكون هيئة الموانى مسؤولة / فإن ذلك يكون من لحظة تحريكها للحاوية من البنطون كما أنه وفقا نص المادة ٤٧ الفقـرة ٢ ج من لائحة هيئة الموانى لسنة ١٩٧٩م تنص " لا تعتبر البضـــائع المستوردة أنها سلمت لعهدة سلطة الميناء ما لم يتم إنزال البضاعـــة بسلام علي بعد ما يقل عن المترين إلى داخـــل حافـــة الرصيـــف وبالتالي تنتهي مسؤولية الناقل بوضع البضاعة كما ذكرنا بالرصيف وحسب نص المادة ٤٧(٢) الفقرات ب ح من اللائحة العامة لمينـــاء بور تسودان لسنة ١٩٧٩م لا تتحمل هيئة الموانى مسؤولية البضائع المفرغة علي البناطين وهذا تشير إلى أنه ورغم أن سند الشحن قـد أبرم بين الشاحن والناقل ألا إن الالتزام الملغى علي النـــاقل.تجـــاه الشاحن هو ذات الالتزام تجاه المرسل إليه في هذه الدعوى يكـــون علي الناقل أن يفي به علي النحو الواجب قانونا لأنه مهما يكن مـــن أمر فإن عقد النقل البحري عقد أبرم في أساسه لمصلحة المرسل إليه فهو علي الأقل المستفيد منه إن لم يكن هو الغـــير الـــذي أشـــترط لمصلحته نقل البضاعة وتسليمها له بحالتها التي شحنت بها . وعليه لا تنتهي المسؤولية ألا بالوضع علي الرصيـــف أو تفريغـــها فـــي

البنطون الذي هو جزء من الباخرة لأن الهلاك والتلـــف إذا لحـق ببضاعة المدعى لم يكن أثناء الملاحة وأنه وفقا لمعاهدة بروكســل المادة ٤ (٢١) يسأل الناقل عن أخطائه التجارية المتعلقة بالبضاعة والخطأ في الملاحة هو الخطأ الفني الذي يقع في قيادة السفينة أمــا الخطأ التجاري فهو إهمال في القيام بالعناية الواجبة للمحافظة علــي البضاعة أما بخصوص قيمة البضائع فقد قدم الادعاء مستند ادعــاء (٥) يوضح قيمتها ولم يقدم الدفاع ما يدحض صحة أو يشكك فــي المستند أو الطعن فيه بالتزوير أما بخصوص التعويض عن الضـور فيحكمه نص المادة ١٥٢ من قانون المعاملات سنة ١٩٨٤م وقد أكد وكيل المدعى أن السوق في ذلك الوقت كان في حاجــة إلــي هــذه البضاعة ولو قدر لها أن تصل في مواعيدها لجرت لصاحبها مغنماً وكسبا وبالتالي فعدم تسلميها في تقديرنا فوت عليه الكسب إضافــة إلي فرق العملة إضافة إلى ما تكبده من مشقة الحضــور لمقاضـاة الشركة وكل ذلك ضرر يبرر التعويض لذا آري إن الادعاء نجح في إثبات دعواه وتقرر تحميل المدعى الأوائل لوحدهم المسئولية

أمر :-

١/ يدفع المدعى عليهم الأوائل أصحاب الباخرة شارشنج للمدعــى مبلغ ٣١,١١٠ ألف دولار أمريكي قيمة البضاعة.

٢/ يدفع المدعى عليهم الأوائل أصحاب الباخرة شارشنج للمدعــى مبلغ ٩٢,٢٢٣ كتعويض.

٣/ يتحمل المدعى عليهم الأوائل الرسوم والأتعاب القانونية.
٤/ تشطب الدعوى برسومها بالنسبة لهيئة الموانى البحرية.

محمد علي خليفة
قاضي مديرية البحر الأحمر
صدر في : ٩٢/٧/٢٩
نطق به في :٩٢/٨/١

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف الولاية الشرقية بور تسودان

القضاة :-

سعادة السيد/عبد الرؤوف حسب الله ملاسي - قاضي المحكمة العليا -رئيساً

سعادة السيد / هاشم حمزة عبد المجيد - قاضي محكمة الاستئناف - عضواً

سعادة السيد / محمد صالح محمد - قاضي محكمة الاستئناف - عضواً

الأطراف :

ملاك السفينة شارشنج مستأنف

/ ضـــــد /

حاتم عبد الباقي وآخر مستأنف ضده

النمرة : م أ / أ س م / ١٦٧/١٩٩٢م

قانون بحري - عقد النقل - التزامات الناقل.

قانون بحري - عقد النقل - تفريـــغ البضاعـــة - معنـــاه - أثـــره القانوني.

قانون بحري - اتفاقية بروكسل - لا يجوز للأطراف الاتفاق عــلي ما يخالف أحكامها.

قانون بحري - سند الشحن - أداة لإثبات عملية الشحن وبيانات عن البضاعة المشحونة.

١/ يلتزم الناقل بنقل البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلـــي مينـــاء الوصول ولا ينقضي هذا الالتزام ألا بتسليم البضاعة إلي المرســـل إليه بالقدر والصفات المبينة في سند الشحن.

٢/ والتسليم بالمعني القانوني يتكون من ثلاثة عمليات هي:

(أ) وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه

(ب) تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته.

(ج) يسلم المرسل إليه سند للناقل مؤشراً عليه بما يفيد التخليص.

٣/ المقصود من تفريغ البضاعة من الباخرة هو التفريغ علي الأرصفة وليس علي الصنادل ذلك أن النقل بالصنادل يدخل ضمن المرحلة البحرية وتكون البضاعة تحت مسئولية الناقل إلي أن يتم تفريغها علي الرصيف إلا إذا أتفق علي غير ذلك .

٤/ أن أحكام اتفاقية بروكسل ملزمة ولا يجوز الاتفاق علي ما يخالفها.

٥/ يعتبر سند الشحن Bill of lading أداة لإثبات عملية شحن البضاعة ويتضمن بياناً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها علي ظهر السفينة وهو بمثابة إيصال من الناقل بإتمام شحن البضاعة الموضحة علي سفينته.

ملحوظة المحرر:-

تم تأييد هذا الحكم بحكم المحكمة العليا م ع/ط م/١٤٦٣/١٩٩٣م.



الحكـــــم

القاضي : محمد صالح محمد

التاريخ : ١٣/١١/١٩٩٣م

أقام المستأنف ضده الأول (المدعى) الدعوى رقم ١٩٨٨/٦٣م أمام محكمة المديرية ببور تسودان ضد المستأنفين (المدعى عليهم الأوائل) مدعيا انه أستورد معدات كهربائية وأشياء أخري من هونج كونج وتم شحنها علي ظهر باخرة المستأنفين " شارشنج" وأن المستأنفين فشلوا في تسليمه تلك البضاعة ولذلك طلب الحكم له بقيمة البضاعة البالغ قدرها ٣١,١١٠ ألف دولار زائد الربح المتوقع للبضاعة والبالغ قدره ٨٩,٤٤٤ ألف جنيه ومصاريف أخري ٢,٧٧٩ جنية.

تقدم محامي المستأنفين بطلب لضم هيئة المواني البحرية كمدعى عليها ثانيه وفقا لنص المادة ٩٥ من قانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م وبتاريخ ١٩٨٩/٨/١م أمرت المحكمة بضم هيئة المواني البحرية كمدعى عليها ثانية.

رد محامي المستأنفين علي الدعوى وكذلك رد محامي المدعى عليها الثانية ومن ثم حددت المحكمة نقاط النزاع وبعدها استمعت لقضية الادعاء ثم الدفاع وبتاريخ ١٩٩٢/٨/١م أصدرت حكما لصالح المستأنف ضده الأول يقضي بان يدفع المستأنفين ٣١,١١٠ ألف دولار قيمة البضاعة ومبلغ ٩٢,٢٢٣ جنية كتعويض. والآن تقدم محامي المستأنفين بهذا الطلب ينعى في صحة ذلك الحكم ويلتمس إلغاءه.

ويتلخص طلبه المطول في أن هيئة المواني البحرية كـــانت السبب في ضياع بضاعة المستأنف ضده الأول لأن البناطين التـــي فرغت عليها البضاعة غير صالحة للاستعمال وأن تفريغ البضاعـــة علي البناطين قد تم وفقاً لتوجيهات هيئة المواني وأن البضاعة بعـــد تفريغها من الباخرة علي ألبنا طين أصبحت في يد هيئـــة الموانـــي البحرية وأن نص المادة ٤٧ من لائحة هيئة المواني سنة ١٩٧٩م لا يعفي الهيئة من المسئولية المترتبة عليها بموجـــب أحكـــام قوانيـــن المسئولية التقصيرية ذلك لأن هذه اللائحة لا تعدو عن كونها تشريع فرعي يتعين ألا يعارض أي نص في قانون ساري.

كذلك يرى محامي المستأنفين أن الادعاء فشل في تقديم بينة كافية حول كمية ونوعية وقيمة البضاعة المفقودة ولـــهذا مـــا كـــان للمحكمة أن تحكم له بالقيمة التي طلبها ولا بالتعويض.

رد محامي المستأنف ضده الأول علي ذلك الطلـــب مؤكـــدا صحة الحكم المطعون فيه والتمس شطب الاستئناف ويتلخـــص رده في أن المستأنف ضده الأول لم يستلم بضاعته المرسلة علي بـــاخرة المستأنفين كما أنه قدم بوليصة الشحن التي تثبت استلام المســـتأنفين لتلك البضاعة وقدم فاتورة المنشأ التي توضح قيمة البضاعة.

كذلك رد محامي المستأنف ضدها الثانية(هيئـــة الموانـــي) مؤكدا أن حكم محكمة الموضوع لا غبار عليه وجاء طبقا للقـــانون مما يستوجب تأييده وشطب الاستئناف.

قدم الطلب خلال القيد الزمني المحدد في المادة ١٩٢ مـــن قانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م ولذلك فهو مقبول شكلا.

ومن حيث الموضوع أناقش الطلب في اختصار غير مخـــل بجوهر النزاع وذلك علي النحو الأتي:-

١/ ذكر محامي المستأنفين أن تفريغ بضاعة المستأنف ضــــده الأول علي البناطين قد تم بناء علي توجيهات هيئة الموانى البحرية غـــير أن محضر الدعوى يشير إلي غير ذلك فلقد ذكر شاهد الدفــاع الأول حامد أحمد عبد الله ص(٥٥) أن الذي طلب البناطين " المفرغ" وهــو موظف تابع للوكيل البحري شركة باوارث وذكر أيضا علي ص٥٦ أن الذي قام باستئجار البناطين الوكيل البحري نيابة عن أصحــــاب الباخرة وهذا ما أكده شاهد الدفاع الثاني علي محمـــد يـــس ص٦٠ وكذلك شاهد الدفاع عبد الخالق مبروك ص٦٥ مما تقدم يتضح لنـــا أن تفريغ البضاعة علي البناطين قد تم بناء علي طلب المســـتأنفين بواسطة وكيلهم البحري.

٢/ هل صحيح أن عقد النقل البحري ينتهي بتفريغ البضاعـــة مـــن السفينة علي البناطين كما ذكر محامي المستأنفين؟

للإجابة علي هذا السؤال لابد من تعريف عقد النقل البحري.

" يعتبر التزام الناقل البحري التزاماً بتحقيق نتيجة هي نقـــل البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول " أنظر القـانون البحري للدكتور محمود سمير الشرقاوي ص٢٧٠.

وهذا يعني أن عقد النقـــل البحـــري لا ينتـــهي إلا بتســـليم البضاعة فما هو المقصود بالتسليم؟ " المقصود بالتسليم هو التســـليم الفعلي وهو وضع البضاعة تحت تصرف المرسل إليه فـــي مينـــاء الوصول " المرجع السابق ص٢٦١ والتسليم بالمعني القانوني يتكون من ثلاثة عمليات هي :-



(أ) وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه.

(ب) تحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته.

(ج) يسلم المرسل إليه سند الشحن للناقل مؤشراً عليه بما يفيد التخليص.

أنظر عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري للدكتور محمد كمال حمدي ص٤٩.

مما تقدم يتضح لنا أن التفريغ يختلف عن التسليم فالتفريغ عملية مادية بحتة في حين أن التسليم عملية قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري . وقد يتم التفريغ والتسليم في وقت واحد وذلك متى ما تضمن سند الشحن شرط التفريغ التلقائي فتنتهي مسئولية الناقل بتفريغ البضاعة . وقد يكون التفريغ لاحقاً للتسليم وذلك في حالة التسليم تحت الروافع حيث يتم التسليم علي ظهر الباخرة ويقوم المرسل إليه بعد ذلك بتفريغ البضاعة وقد يكون التفريغ سابقاً للتسليم وذلك في حالة إذا تضمن عقد النقل شرطاً بأن التفريغ علي عاتق الناقل فإن التسليم يقع بعد تفريغ البضاعة من الباخرة أنظر القانون البحري للدكتور محمود سمير الشرقاوي ص ٢٦٢.

وفي الحالة التي أمامنا الآن لم يقدم الدفاع أي بينة تثبت أن المستأنف ضده الأول قد أتفق مع المستأنفين علي أن يتم التسليم تحت الروافع أو تلقائياً في حين قدم الادعاء سند الشحن الذي بموجبه تم شحن البضاعة موضوع الدعوى والذي يشير إلى أن التفريغ يقع علي عاتق الناقل وهذا يعني إن التسليم يتم بعد تفريغ البضاعة علي الرصيف .

ووفقا للمادة الأولي من اتفاقية بروكسل فأن المقصود بتفريغ البضاعة من الباخرة هو التفريغ علي الأرصفة وليس علي الصنادل ذلك لأن النقل بالصنادل يدخل ضمن (المرحلة البحرية) وهذا يعني أن البضاعة تكون تحت مسئولية الناقل حتى لحظة تفريغها من الصندل هذا من ناحية ومن ناحية أخري فان أحكام تلك الاتفاقية أحكام تتعلق بالنظام العام وهي تنص علي ان الشحن والتفريغ التزامان يقعان علي عاتق الناقل ومن ثم لا يجوز للأطراف الاتفاق علي ما يخالف تلك الأحكام أنظر عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري للدكتور محمد كمال حمدي ص١٢٩ إلي ١٣١.

٣/ ذكر محامي المستأنفين ان نص المادة ٤٧ من لائحة هيئة المواني البحرية سنة ١٩٧٩م لا يعفي الهيئة من المسئولية لأن تلك اللائحة لا تعدو ان تكون تشريع فرعي يجب أن لا يتعارض مع نص القانون غير أنني أري غير ذلك فحسب التعريف الوارد في المادة ٤ من قانون تفسير القوانين والنصوص العامة سنة ١٩٧٤م لكلمة قانون " فانها تشمل أي تشريع بخلاف الدستور وتشمل القوانين الأوامر المؤقتة وأي لوائح ... الخ وهذا يعني أن اللائحة قانون ولا شك فان لائحة هيئة المواني البحرية تعتبر قانون خاص وهي بالتالي تقيد القانون العام وفقا لنص المادة ٤/٦ من قانون تفسير القوانين والنصوص العامة سنة ١٩٧٤م وبالتالي فانه طبقا لنص المادة ٤٧/٢/ب/ج من تلك اللائحة فان هيئة المواني البحرية غير مسئولة عن فقدان البضاعة موضوع هذه الدعوى وذلك لأن البضاعة لم يتم تفريغها علي بعد ما لا يقل عن مترين إلي داخل حافة الرصيف.

٤/ ذكر محامي المستأنفين أن الادعاء فشل في تقديم بينة كافية حول كمية ونوعية البضاعة المفقودة وبالتالي حول قيمتـــها ومـــا كـــان لمحكمة الموضوع أن تحكم له بالقيمة التي طلبها . وبعد مراجعتـــي لمحضر الدعوى اتضح لي أن الادعاء قدم مستندات الشـــحن التـــي بموجبها تم شحن البضاعة موضـــوع الدعـــــوى علـــي ســـفينة المستأنفين (مستند ادعاء رقم (٢) ا – ب –ج) ويعتبر سند الشحن Bill of lading أداة لإثبات عملية شحن البضاعة ويتضمن بيانـــاً بمقدار البضاعة المشحونة وحالتها عند وضعها علي ظهر الســـفينة وهو يعد بمثابة إيصال من الناقل بإتمام شحن البضاعة الموضحة فيه علي سفينته أنظر القانون البحري للدكتور محمود سمير الشـــرقاوي ص ٢٤٢ –٢٤٣.

كذلك فإن سند الشحن حجة علي أن الناقل تســلم البضاعــة الموصوفة فيه ، ويعتبر حجة مطلقة في الإثبات لصالح المرسل إليه فيما يتعلق بالبيانات الواردة فيه أنظر المرجع السابق ص٢٩٨.

مما تقدم يتضح جلياً أن الادعاء قدم بينـــة كافيـــة بنوعيـــة البضاعة وكميتها كذلك نجح الادعاء في تقديم المستندات الخاصـــة بقيمة البضاعة (مستندات ادعاء أ – ب – ج) ولم يعترض عليـــها محامي المستأنفين عند تقديمها لمحكمة الموضوع ولم يطعـــن فيـــها بالتزوير وبالتالي لا يحق له بالطعن فيها أمام هذه المحكمة.

في الختام لا بد لنا من الإشادة بالمذكرة القانونية الجيدة التي تقدم بها محامي المستأنفين والذي بذل فيها مجهوداً مقدراً.

مما تقدم ذكره أري أن وأفق الزميـــلان أن نـــأمر بشـــطب الطلب وتأييد الحكم المطعون فيه.

القاضي :هاشم حمزة عبد المجيد
التاريخ : ١٩٩٣/١١/١٠م

أوافق.

القاضي : عبد الرؤوف حسب الله ملاسي
التاريخ : ١٩٩٣/١١/١١م

أوافق .

القاضي : محمد صالح محمد
التاريخ : ١٩٩٣/١١/١١م

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليـــــــا

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / زكي عبد الرحمن	رئيساً
السيد / محمد عبد الرحيم علي	عضواً
السيد / جون أونقي	عضواً

الأطراف :-

ملاك السفينة شارشنج   طاعنين

ضـــــد

حاتم عبد الباقي   مطعون ضدهم

النمرة: م ع /ط م/ ١٤٦٣/٩٣

المذكـــــرة

هذه العريضة تقدم بها الأستاذ / عثمـــان محمـــد الشـــريف المحامي نيابة عن موكليه المدعى عليهم الأول(المحكوم ضدهم) في الدعوى المدنية رقم ١٩٨٨/٦٣م محكمة مديريـــة البحـــر الأحمـــر المدنية (بور تسودان) يطعن بها فـــي الحكـــم الصـــادر بتـــاريخ

١١/١١/١٩٩٣م من محكمة استئناف الولاية الشرقية (بور تسودان) في ا س م/٩٢/١٦٧ بشطب الاستئناف وتأييد الحكم الصـــادر مـــن محكمة المديرية في الدعوى المتقدم ذكرها والذي قضـــى للمدعـــى بطلباته وبشطب الدعوى في مواجهة المدعى عليها الثانية.

ولما كان من الثابت إن الحكم المطعون فيه أعلن لمحـــامي مقدمي العريضة في ٢٨/١١/١٩٩٣م ون هذه العريضة قدمت فـــي ١/١٢/١٩٩٣م فأن العريضة تكون مقدمة خلال الميعـــاد المقـــرر قانونا للطعن ومن ثم تكون مقبولة شكلا.

أما من حيث الموضوع فان النزاع يتعلـــق بحاويـــة كـــان المحكوم له قد شحنها علي ظهر سفينة تخص مقدمي العريضة وبعد وصول السفينة لميناء بور تسودان وبناء علي نظام مقرر في شـــأن التفريغ نقلت الحاوية علي بنطون ألا أن البنطون غرق في طريقـــه للشاطئ مما ضاعت معه البضائع التي كانت بالحاوية وبناء علـــي ذلك طلب المدعى الحكم له بقيمة البضائع البالغ مقدارهـــا ٣١,١١٠ دولار أمريكي وبالأرباح التي فاتت عليـــه والتـــي قدرهـــا بمبلـــغ ٨٩,٤٤٤ج وذلك بالإضافة إلى مصاريف أخـــري قدرهـــا بمبلـــغ ٢,٧٧٩ج

عند تقديم ردهم علي الدعوى طلب مقدمو العريضـــة ضـــم هيئة الموانى البحرية كمدعى عليها ثانية بحجة أنها هـــي مؤجـــرة البنطون وأن مسئولية الحادث تقع عليها وحدها.

ورغم اعتراض المدعى قضت محكمة الموضوع بضم هيئة الموانى البحرية ومن ثم اكتملت المرافعات وحددت نقـــاط الـــنزاع

وسمعت الدعوى وصدر فيها الحكم الذي أيدته محكمـة الاسـتئناف بحكمها المطعون فيه علي الوجه الذي أشرنا إليه فيما تقدم.

في عريضتهم هذه ينعى مقدموهـا علـي حكـم محكمـة الاستئناف مخالفة القانون فيما يلي:-

أ/ أنه جاء علي خلاف مقتضى الأدلة الثابتة فيما يتعلـق بمسـئولية المدعى عليها الثانية عن غرق البنطون.

ب/ أنه أيد قرار محكمة الموضوع بـأن المـادة ٤٧(٢)(ب) مـن اللائحة العامة لهيئة الموانى البحرية واتفاقية بروكسل تمنعان مساءلة الميناء عن البضائع ما لم يكن الميناء قد اصدر إيصالا باستلام تلـك البضائع أو كان تفريغها قد تم داخل حافة الميناء بينما ليس في تلـك اللائحة أو الاتفاقية ما يسند مثل هذا القرار وخلافا لذلك فأن مسئولية الميناء كمؤجر ثابتة كمسئولية تعاقدية أو تقصيرية.

ج/ أنه أيد الحكم بالمبالغ المطالب بها دون أن تسندها وقائع وأنـه ليس صحيحا في هذا الشأن أن بوليصة الشحن تتضمن بيانا بمقدار البضاعة وإن تلك البوليصة حجة علي الناقل كما إن فاتورة الشـراء لا تصلح وسيلة للإثبـات وذلـك بالإضافـة إن أقـوال المدعـى (المحكوم له) لا ترقى إلى الشهادة التي تشكل وسيلة مـن وسـائل الإثبات.

وفي تقديري أن الطعن بكافة أوجهه مردود عليه بما يلي:-

أولا:-

أنه لا محل للطعن بالسببين الأول والثـاني فـي مواجهـة المحكوم له إذ إنه لا شأن له بهيئة الموانى ولا بالأسس التي تقـوم



عليها أو تنتفي بها مسئولية تلك الهيئة ولا سبيل إلي إلحـــاق هيئـــة الموانئ البحرية بالمحكوم له ليشكلا طرفا واحدا في مرحلة الطعــن بينما كانت الدعوى من المحكوم له كطرف ومقدمي العريضة وهيئة الموانئ البحرية كطرف آخر.

ومن الواضح إن الخلل في ترتيب الخصومة نشأ في مرحلة الدعوى حين قبلت محكمة الموضوع طلب ضـــم هيئـــة الموانـــي البحرية كمدعى عليها ثانية رغم اعتراض المدعى علي ذلك الطلـب فمن الواضح أنه لا شأن للمدعي بأية علاقة (وما يترتب عليها مـن مسئولية) بين مقدمي العريضة وهيئة الموانئ البحرية فتلك علاقـــة مستقلة يقتضي أي اتجاه في تأسيس مسئولية قانونية عليـــها إقامـــة دعوى مستقلة في مواجهة الهيئة أما إذا أريد لتلك الدعوي إن تكون في إطار الدعوى القائمة بين المحكوم له ومقدمي العريضة فأنه كان يلزم لذلك أن تقام ما تسمى بدعوى الطرف الثالث وليس أن يقـــدم طلب لضم ذلك الطرف الثالث كمدعى عليه ثاني فدعوى الطـــرف الثالث دعوى تتمتع بجميع سمات الدعوى العادية بحيث كان يلزم إن يكون مقدمو العريضة مدعين وتصبح هيئة الموانئ البحرية مدعـــى عليها وحدها في هذه الخصومة الجانبية وتتبع في شأن الخصومـــة كافة ما يلزم من إجراءات في نظر الدعوى وعند صـــدور الحكـم يكون لطرفي الدعوى الثانية حق الطعن كل في مواجهة الأخـــــر (وعندئذ لا يكون للمدعى الأصلي شأن بالطعن) أو فـــي مواجهـــة المدعى في حدود ما قامت عليه دعواه من سبب وطلبات .

صحيح أن دعوى الطرف الثالث إجراءا ينص عليه قـــانون الإجراءات المدنية وهي إلى جانب ذلك إجراء نادر في محاكمنا غير

أن السوابق القضائية أقرت مثل هذه الدعوى (راجع في هذا الشأن حكم المحكمة العليا في كل من قضية شركة ميدكو للمقاولات ضد جمهورية السودان الديمقراطية مجلة الأحكام القضائية لسنة ١٩٧٩م ص٣٧٤ وقضية التأمينات العامة ضد ورثة بشير عبد الحفيظ المجلة لسنة ١٩٨١م ص١٩٨).

علي أنه وأيا كان الوضع القانوني لذلك الطرف الثالث فإن ما يترتب علي عدم ارتباط ما أثاره مقدمو العريضة في السببين (أ)(ب) من أسباب هذا الطعن بالمحكوم له وسبب دعواه هو امتناع مناقشة ما صدر من حكم لصالحة بمثل هذين السببين.

أما السبب الثالث من أسباب الطعن فمردود عليه أيضا بأنه لا يعدوا أن يكون جدلاً حول تقدير الأدلة لا أري له محلا في ضوء ما أستقر عليه القضاء في هذا الشأن إذ أن قضاء محكمة الاستئناف حول الوقائع قد تطابق مع ما انتهت إليه محكمة الموضوع في شأنها دون إن يكون فيما يثيره مقدمو العريضة حول ذلك القضاء ما يشير إلى تجاوز القواعد المتعلقة بقبول الأدلة أو وزنها بما يبرر تدخلنا.

عليه فأنني لا أري في عريضة الطعن ما يشير إلى مخالفة للقانون في تطبيقه أو تأويله يبرر الطعن بالنقض ومن ثم أري شطب العريضة إيجازيا.

زكي عبد الرحمن

قاضي المحكمة العليا

١٩٩٤/١/٢٥م

أوافق

جون أونقي
قاضي المحكمة العليا
٢٦/١/١٩٩٤م

أوافق

محمد عبد الرحيم علي
قاضي المحكمة العليا
٣١/١/١٩٩٤م

الأمر النهائي :-

تشطب عريضة الطعن إيجازيا

زكي عبد الرحمن
قاضي المحكمة العليا
ورئيس الدائرة
٣١/١/١٩٩٤م

فضل عبد فرح مدعى

ضــــــد

أصحاب الباخرة جولي بيانكو مدعى عليه

ق م / ٥٦٤ / ٩٣

أ س / ط م / ٩٥

أ س م / ٩٥/٣٢١

م ع / ط م / ٤٤٩ / ٩٥

المبادئ:-

١/ عبارة FCL تعني الرسالة المشحونة لشخص واحد وليس معــه آخرين.

٢/ الشحن بطريقة FCL يعني إن الشــحن والــرص والتســتيف داخل السفينة يقع ضمن مسؤولية الناقل.

٣/ الشحن والرص داخل الحاويــة وهــو مــا يعنيــه مصطلــح CONTR/FCL بأن رص البضاعة داخــــل الحاويــة مســؤولية الشاحن.

٤/ مصطلح FCL لا يعني الشحن علي مسؤولية الشاحن .

٥/ يفترض علي الربان التأكد من الوزن الحقيقي للحاوية لا الاكتفاء بما يدلي به الشاحن.

٦/ يملك الربان حق وضع تحفظ علي الوزن في بوليصــة الشــحن وإذا لم يقم بذلك اسقط حقه.

٧/ التضليل في الوزن مسؤولية الشاحن لا المرسل إليه.



٨/ بوليصة الشحن هي أفضل البيانات لإثبات شحن البضاعة وشروط الاتفاق الملزم للطرفين وهي الأداة لإثبات عقد النقل.

٩/ إن عقد النقل يرتب في ذمة الناقل التزاما بنقل البضاعة وقبولها من الشاحن وحفظها وتفريغها وتسليمها للمرسل إليه أو من يقوم مقامه.

١٠/ إذا حصل إعلان خطأ أو غش أو تضليل من الشاحن عن الوزن والحجم للبضاعة من حق الناقل مضاعفة النولون والرجوع علي الشاحن ولا يعفيه ذلك من المسؤولية عن التلف الذي حدث والتعويض.

١١/ في حالة استلام الحاوية علي ظهر السفينة ويمهر القبطان علي سند الشحن " بوليصة الشحن" بدون تحفظ يكون الناقل مسئول مسؤولية تامة عن الحاوية حتى تسليمها للسلطات المختصة وإذا كان هنالك أي تحفظ علي سند الشحن يكون الناقل مسئولاً في حدود المسئولية الملقاة عليه ويكون الطرف الثاني مسؤولاً عن كل الخلل المدرج في سند الشحن.

١٢/ التحفظ الذي يدونه الناقل في سند الشحن تدليلا علي جهله بمحتويات البضاعة المسلمة إليه بصحة البيانات المدونة عنها في سند الشحن لا يعتد به ولا يكون له اعتبار في رفع مسئوليته عن فقد البضاعة المسلمة إليه إلا إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة البيانات ويقع إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدمه كفاية وسائل التحقق من صحة تلك البيانات علي عاتقه فإن عجز عن هذا الإثبات يتعين علي قبول هذا التحفظ

١٣/ شحن الحاوية علي سطح السفينة ينبغى أن يكـــون بموافقـــة الشاحن وفق عقد خاص .

١٤/ المخاطر البحرية هي الحوادث القهرية أو حوادث البحر فـلا تشمل الفعل العادي للرياح والأمواج.

١٥/ الحكم بالتعويض لا بد أن يأتي بعد إقامة الدليل مـــن المدعـــى ويمكن استخدام اليمين المتممة للتأكد من قيمة البضاعة في غيـــاب فواتير أو أي مستندات أو خبرة لتحديد القيمة.

١٦/ الربان مسؤول عن رص وتستيف البضاعة وحفظ السفينة هـو عمل فني يرتبط بعمله وعليه إثبات إن التلف كان بسبب قوة قاهرة .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة بور تسودان الجزئية

ق م / ٩٣/٥٦٤

فيما بين

فضل عبد فرح ——— مدعى

ضــــــد

أصحاب الباخرة جولي بيانكو ——— مدعى عليه

الحـكـــــــم

١٢/ يناير /١٩٩٦م

أقام المدعى هذه الدعوى في ٩٣/٥/١٩ مدعيا انه قام بشحن حاوية من دولة الكويت إلى بور تسودان في ١٩٩٢/٧/٩م تحتوي علي عفش شخصي ولوري نصف نقل بتاريخ١٩٩٢/٨/٨م وصلت الحاوية لميناء بور تسودان علي ظهر الباخرة إسكانيا التابعة للمدعى عليهم وقد وجد المدعى الحاوية قد تعرضت للتلف حيث أصحاب التلف الأثاث واللوري ومن ثم يطالب بقيمة العفش وما تكبده من مصروفات لحراسة وتفريغ الحاوية وتخزين وترحيل لمحتوياتها إلى الشمالية إضافة للتكلفة التي تحملها المدعى خلال تنقلاته بين بور تسودان والخرطوم.

كما طالب بتعويض لفصله عن العمل بالكويت لتغيبه عن العمل بسبب متابعته للحاوية موضوع الدعوى.

جملة مطالبته بلغت مائة ثلاثة وثمانون ألف واثنين وثمانون دولار أمريكي بالإضافة لمبلغ مليون ومائتان ثمانية وستون ألف

وثلاثمائة سبعه وثمانون جنيها إضافة لرسوم الدعوى وأتعاب المحاماة.

وبناء علي رد المدعى عليهم جاء محضر الإقرارات ونقاط النزاع كالأتي:-

أولا :

الإقرارات:-

١/ بتاريخ ٩٢/٧/٩ شحن المدعى من دولة الكويت حاوية تخصه تحتوي علي أثاثات منزلية وعفش شخصي ونصف لوري ماركة مار سيدس ديزل علي ظهر الباخرة جولي بيانكو بموجب بوليصة الشحن رقم ٦٠ بغرض توصيلها لبور تسودان .

٢/ المدعى عليهم أصحاب الباخرة جولي بيانكو .

٣/ بتاريخ ٩٢/٨/٨ وصلت الحاوية ميناء بور تسودان علي ظهر الباخرة إسكانيا.

ثانياً :-

نقاط النزاع :-

١/ هل تم الشحن بموجب شرط FCL " الشحن والرص مسؤولية الشاحن؟ (دفاع)

٢/ هل كان اطلاع المدعى علي بوليصة الشحن بعد الشحن بثلاثة أيام وبالتالي كانت عقد إذعان؟ (ادعاء)

٣/ أ / هل وضح الشاحن كل محتويات الحاوية وتم شحنها بعلم وكيل الناقل وأنه لا علاقة للشاحن بالوزن لأن وكيل الناقل هو الذي قام بملئ البوليصة؟ (ادعاء)

ب/ أم إن الشاحن لم يبين قيمة الأشياء المشحونة بالحاوية وتعمد عدم ذكر الوزن الحقيقي للحاوية والمدعى عليهم غير مسؤولين عن خطأ الشاحن وغير مسؤولين عن تعويضه ؟ (دفاع)

/ أ / هل أكتشف المدعى عند استلامه للحاوية ببور تسودان أن هنالك أضرار بالغة قد لحقت بالأثاثات، والعفش والسيارة وأن وكيل الباخرة " ترانسترا" يعلم بالحادث وتفاصيل الوزن وإن المدعى لم يتأخر في استلام الحاوية وأنما كان التأخير بسبب النزاع حول الحاوية؟ (ادعاء)

ب/ أم إن المدعى علم بالأضرار قبل تاريخ استلام الحاوية بتاريخ ٢٦/١٠/٩٢م ولم يخطر المدعى عليهم بالأضرار ألا في ١٠/١٢/١٩٩٢م وأنه تأخر في استلام الحاوية بدون مبرر قانوني؟ (دفاع)

٥/ هل وقع الحادث بسبب مخاطر البحر والمدعى عليه غير مسؤول عنه وإن المدعى تعمد وقوع الحادث بتعمده عدم ذكر الوزن الحقيقي للحاوية؟ (دفاع)

٦/ أ / هل فشل المدعى عليهم في تسليم الحاوية بمحتوياتها سليمة وفقا لعقد النقل البحري ونتيجة لذلك تكبد المدعى أضرارا بالتفصيل المذكور في الفقرة (٧) من عريضة الدعوى ؟ (ادعاء)

ب / أم إن المدعى عليهم غير مسؤولين قانونا وفقا لشروط النقل من الأضرار المذكورة في الفقرة (٧) من عريضة الدعوى وأن أقصى حد للمسئولية وفقا لنص المادة ١٦ من بوليصة الشحن للناقل عن الحاوية هو ٢٠٠ ألف ليره إيطالية ؟ (دفاع)

٧/ حكم المحكمة

ومن ثم تناقش المحكمة تلك النقاط وفقا لما عرض أمامـــها من بينات وخلال ما أثير من مرافعات محامو الطرفين وذلك علـــي النحو التالي:-

هل تم الشحن بموجب شروط FCL " الشحن والـــرص مســئولية الشاحن"؟

يقع عب إثبات هذه النقطة علي الدفاع آلا أنه ومن خلال مـا جاء في مرافعة الدفاع الختامية هنالك تركيز من الدفـــاع علـــي أن الشحن والتستيف داخل الحاوية هو مسئولية الشاحن ولعله لا خـلاف حول ذلك وخاصة أن الدفاع لم يثير أو يشـــكك فـــي إن محتويـــات الحاوية عند رصها داخل الحاوية كانت تالفة وذلك أمر لـــم يـثره الدفاع في كل مراحل الدعوى هذا بالإضافة إلى إن هنالك إقرار من الدفاع بأن الحاوية موضوع الدعوى قد تعرضت لحادث سقوط داخل الباخرة الأمر الذي يؤدي بالمحكمة إلى مناقشة الـــرص والتســتيف الذي يتم داخل الباخرة وهو الأمر الذي يرى الادعاء أنـــه الســبب وراء الحادث الذي تعرضت له الحاوية .

جاء في كتاب عقد الشحن والتفريغ للدكتور محمـــد كمـــال حمدي ص٤١ وما بعدها الأتي:-

" يقصد بالرص والتستيف ترتيب البضاعة وتنظيمها بطريقة تقيـــها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر علي أن يكون توزيعها في العنابر (أو علي السطح) بحالة تحفظ للسفينة توازنـــها واســتمر يقـول وسلامة عملية الرص التزام علي الربان والـــتزام النـــاقل بـــالرص

والتستيف في ظل اتفاقية بروكسل التزام قانوني لا يجوز التنصـــــل منه بحال من الأحوال" .

كل ذلك يعني أن ما أثاره الدفاع حول ما جاء في بوليصــــة الشحن بأن الرص والتستيف مسئولية الشاحن في رأي هو دفاع قـد جاء في غير موضعه إذ هنالك إجماع علي أن الرص والتستيف هو أمر يدخل من صميم عمل الربان وهو أول عمل تنفيذي يقوم بـــأن الناقل في سبيل تنفيذ التزامه في عقد النقل.

وقد وجدنا ذلك الإجماع في كتب شراح القانون المصــــري. وقد استندوا فيما توصلوا إليه ألي اتفاقيــــة بــر وكســل واتفاقيــة هامبورج،

ملخص الأمر أن ما أثاره الدفاع في هذا الخصوص لا يعفيه من مسئوليته كناقل.

أما نقطة النزاع الثانية والتي جاءت .

هل كان اطلاع المدعى علي بوليصة الشحن بعد الشحن بثلاثة أيـام وبالتالي كانت عقد إذعان؟ نري بكل تواضع إن الإجابة علي ذلــك بالنفي ونكتفي بما صاغته محكمــة النقـض المصريــة فــي هــذا الخصوص وهو ما أشار إليه دكتور علي جمال الدين عـوض فـي مؤلفه النقل البحري للبضائع ص(٤٤٣) حيــث جــاء فيــه " مــن خصائص عقود الإذعان أنها تتعلق بسلع أو مرافـــق تعتــبر مــن الضروريات ويكون احتكار الموجب احتكـــاراً قانونيـاً أو فعليـاً وتكون سيطرته عليها من شأنها إن تجعل المناقشة فيها محدودة"

لذا يمكننا القول أن بوليصة الشحن لا تعتبر عقد أصلا وانما تعتبر أفضل وسيلة لإثبات ان هنالك عقد نقل بحري بيــن الشــاحن

والناقل وقد عرفت بوليصة الشحن بسند الشحن كما جاء في المراجع الآتية:-

عقد الشحن والتفريغ د. محمد كمال حمدي

مسئولية الناقل البحري للبضائع د. محمد بهجت عبد الله

عقد النقل البحري د. علي جمال الدين عوض الله

كل ذلك يجعلنا نجيب علي نقطة النزاع بأن بوليصة الشحن ليس هي بعقد حتى يمكن وصفها بأنها عقد إذعان وأنما هي سند شحن وأفضل وسيلة لإثبات وجود عقد نقل بحري.

ملخص الأمر أن نقطتي النزاع الأولي والثانية غير ذات جدوى في النزاع إذ أن شرط الشحن والرص مسئولية الشاحن لا يعفي الناقل من مسئوليته بالمحافظة علي البضاعة وتسليمها في المكان والزمان المتفق عليهما.

وأن بوليصة الشحن لا تعتبر أصلا عقد حتى يمكنه وصفها بأنها عقد إذعان أو خلافه .

أما نقطة النزاع الثالثة والتي جاءت من شقين علي النحو الآتي:-

١/ هل وضع الشاحن كل محتويات الحاوية وتم شحنها بعلم وكيل الناقل وإن لا علاقة للشاحن بالوزن لأن وكيل الناقل هو الذي قام بملئ البوليصة؟.

٢/ أم إن الشاحن لم يبين قيمة الأشياء المشحونة بالحاوية والمدعى عليه غير مسؤول عن خطأ الشاحن وغير مسؤول عن تعويضه؟.

يقع عب إثبات الشق الأول من نقطة النزاع علي الادعاء والثاني علي الدفاع ولاشك فان بوليصة الشحن هي خير وسيلة

للإثبات وقد ذكر فيها إن الوزن ٣٥٠٠ كيلو جرام كما وضح فيها تفصيل للأشياء التي بداخل الحاوية.

وفي رأي أن ما أثاره الدفاع حول عدم تقديم الوزن الحقيقي للحاوية من قبل الشاحن هو أمر لم يقيم للمحكمة الدفاع بينة وإن اختلاف الأوزان التي ذكرت لجمارك الكويت ولجمارك بور تسودان فان تلك الجهات هي التي حددت تلك الأوزان ولم يكن للمدعى دخل فيها.

وكان يمكن الأخذ بما ذكره الدفاع لو أنه تقدم بما يفيد بالوزن الحقيقي للحاوية الذي يدعيه ألا إن الدفاع راح يستند إلى إن اختلاف ذكر الوزن من جهات مختلفة قرينة لعدم ذكر المدعى للوزن الصحيح للحاوية وهي بلاشك قرينة قابلة لإثبات العكس وقدم الادعاء ما يدحض تلك القرينة وهي بوليصة الشحن والتي تربطه مع المدعى عليه في عملية النقل البحري.

وقد جاء في هذا الخصوص في كتاب مسئولية الناقل البحري للبضائع في اتفاقية هامبورج للدكتور محمد بهجت عبد الله " يعتبر البيان الوارد في بوليصة الشحن قرينة يجوز للناقل إثبات عكسها" وقد جاء ذلك في معرض شرح المادة ٥/٤ من اتفاقية بروكسل. وهو ما أشار إليه د. علي جمال الدين في مؤلفه النقل البحري للبضائع والذي جاء في ص٤٦٧ " فإذا وجد الربان في السفينة بضائع غير مذكورة في بوليصة الشحن أو تبين عدم صحة البيانات المتعلقة بها إما أن يخرجها من السفينة في مكان الشحن وأما أن ينقلها بأجرة تعادل ما يدفع لبضائع من نوعها في المكان المذكورة

كل ذلك يجعل المحكمة تخلص للأتي أن الدفاع لم يستطيع إثبات أن المدعى قد أخفى عنه معلومات بحقيقة الوزن أو الوصف وأن الإعفاء عن المسئولية ليس مطلقا في حالة عدم تدوين المعلومات الصحيحة من الشاحن في البوليصة.

أما نقطة النزاع الرابعة والتي جاءت :-

هل أكتشف المدعى عند استلام الحاوية ببور تسودان ن هنالك إضرار بالغة قد لحقت بالأثاثات والعفش والسيارة وإن وكيل الباخرة ترانستر يعلم بالحادث وتفاصيل الوزن وأن المدعى لم يتأخر في استلام الحاوية وانما كان التأخير بسبب النزاع حول الحاوية؟

أم إن المدعى علم بالأضرار قبل تاريخ استلام الحاوية بتاريخ ٩٢/١٠/٢٦م ولم يخطر المدعى عليهم بالأضرار ألا في ٩٢/١٢/١٠م وأنه تأخر في استلام الحاوية بدون مبرر قانوني؟.

يقع عب إثبات الشق الأول علي الادعاء فماذا قدم من بينات؟

أفاد المدعى علي ص٦٨ عندما وصلت بور تيبودان اتصلت بوكيل الباخرة ترانسترا وقالوا سوف تصل بعد ١٥ يوم واتصلت بهم اكثر من مرة قالوا ما وصلت وقمت حضرت بور تسودان من الخرطوم أبرزت لهم البوليصة واخبروني أن الحاوية وصلت لكن علي غير الباخرة جولي بيانكو"

وقد جاء في بينة الدفاع ما يؤكد أقوال المدعى حيث أفاد شاهد الاعاء الأول " آذن التسليم تاريخه ٩٢/٩/٨م مع ملاحظة إنه ضمن الإقرارات أن الحاوية قد وصلت يوم ١٩٩٢/٨/٨م وقد أفاد

المدعى أنه قد سعى لحل المشكلة ودياً بواسطة النائب العام الأسبق احمد محمود حسن بواسطة السفير الإيطالي.

ملخص ما جاء في بينة الأطراف يمكن أن نستخلص منه إن المدعى عليهم قد ساهموا في تأخير استلام المدعى للحاوية وذلك بوصول الحاوية علي باخرة غير التي شحنت عليها الحاوية وتم استخراج البوليصة عليها وهو في رأي تبرير مقبول منطقاً وقانوناً إذ إن المدعى غير ملزم بالاستفسار عن كل البواخر التي يملكها المدعى عليهم كما أنه غير ملزم بإظهار بوليصته قبل أن يفاد بوصول الباخرة التي شحنت عليها الحاوية موضوع الدعوى كما إن هنالك إقرار من شركة ترانسترا وكيل الشاحن ببور تسودان بأن المدعى قد أخطرهم في خطاب بتاريخ ١/١٠/٩٢م وأن أحد موظف الشركة قد وقع بالاستلام حيث أفاد شاهد الدفاع الثاني " م ادعاء اذكر استلمته أنا وبعد استلامي رجعت للإدارة وقالوا لي ما تستلم هذا الخطاب"

بالإضافة لذلك فإن هنالك إلزام علي الشاحن بتحديد التلف والنقص حتى يتمكن من إخطار الناقل الشيء الذي يعطيه الحق في المطالبة بالتعويض.

هذا بالإضافة إلى أنه قد تبين للمحكمة أن شركة ترانسترا كانت تعلم بالحادث حيث أفاد المدعى أنهَ عندما أخطرهم بحالة الحاوية اطلعوه علي م أ إدعاء (٨) وهو تقرير الكابتن وهو بتاريخ ٨/٨/١٩٩٢م أي في نفس يوم تاريخ وصول الحاوية.

الخلاصة التي تتوصل إليها المحكمة أن المدعى عند استلامه للحاوية ببور تسودان اكتشف أن هنالك أضراراً بالغة لحقت



بالأثاثات والعفش والسيارة وأن وكيل الباخرة ترانسترا يعلم بالحادث وتفاصيل الوزن وأن المدعى لم يتأخر في استلام الحاوية بدون مبرر قانوني وأنما كان بسبب النزاع حول الحاوية والوعود التي تلقاها بحل الأمر وديا ولم تتطلب منه سند الإجراءات للمطالبة بمسح الحاوية وكتابة تقريرها عنها ومطالبة الناقل.

أما نقطة النزاع الخامسة والتي جاءت . هل وقع الحادث بسبب مخاطر البحر والمدعى عليه غير مسئول عنه أم آن المدعى قد تعمد وقوع الضرر بتعمده عدم ذكر الوزن الحقيقي للحاوية؟

الإجابة قطعا بالإيجاب لصالح المدعي حيث تقدم الكابتن بالتقرير الذي قلم بأعداده عن الحادث وقد ثبت خلاله أن السفينة تعرضت للأمواج ولعل ما أثاره الدفاع يعرف بالحوادث الطبيعية ولا يدخل ضمن القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ إذ يشترط للقول وأن الأمر يدخل ضمن القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ إن يكون غير ممكن التوقع وغير ممكن الوقع مما لا شك فيه إن الأعاصير وهي من الأمور الممكن توقيعها وحدوثها.

أما الحوادث الطبيعية هي الحوادث أو الظروف الجوية كالمطر والريح واضطراب البحر وهي تحدث بصفة دورية وهي لا تعد قوة قاهرة باعتبار إنه ليست لها خصائصها ومن ثم لا تعفي من المسئولية " المرجع عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري د. محمد كمال حمدي" .

هذا من حيث القانون أما من حيث الوقائع المدعمة بالبينات فأن الحاوية موضوع الدعوى قد نقلت من الباخرة جولي بيلنكو إلى الباخرة إسكانيا في ميناء جدة الإسلامي ولم يقدم الدفاع أي بينة

علي أن هنالك حاويات أخري قد تعرضت لما تعرضت له الحاوية موضوع الدعوى . مما يعني قيام قرينة قوية بأن ما تعرضت له الحاوية كان نتيجة لعدم اتخاذ ما يجب اتخاذه من عناية لرص وتستيف الحاوية داخل الباخرة .

والقرينة وسيلة من وسائل الإثبات وقد نص عليها قانون الإثبات لسنة ١٩٥٣م في المواد ٤٨ وما بعدها.

أما مسألة إن الحادث كان بسبب تعمد المدعى عدم ذكر الوزن الحقيقي فهذا أمر قد ناقشته المحكمة في نقطة النزاع وتوصلت إلى فشل الدفاع في إثبات ذلك.

أما عن نقطة النزاع السادسة والتي جاءت :-

هل فشل المدعى عليهم في تسليم الحاوية بمحتوياتها سليمة وفقا لعقد النقل البحري ونتيجة لذلك تكبد المدعى أضرارا بالتفصيل المذكور في الفقرة (٧) من عريضة الدعوى؟

أم أن المدعى عليهم غير مسؤولين قانوناً وفقا لشروط النقل عن الأضرار المذكورة من فقرة (٧) من عريضة الدعوى وأن أقصى حد للمسؤولية وفقا لنص المادة ١٦ من بوليصة الشحن للناقل عن الحاوية هو مائتان ألف ليرة إيطالية؟

يقع علي الادعاء إثبات الشق الأول وفي رأي أنها لا تحتاج لكبير عناء من حيث أن المدعى عليهم قد فشلوا في تسليم الحاوية بمحتوياتها سليمة إذ أن عليه تسليم البضاعة هي العملية الأخيرة في تنفيذ عقد النقل والتي بها تنتهي مسئولية الناقل وهو ما جاء به حكم محكمة النقض المصرية حيث أفادت " لا ينتهي عقد النقل ألا بتسليم الأشياء المنقولة إلى المرسل إليه"

أما عن الأضرار التي تكبدها المدعى حسب ذكرهـــا فـــي الفقرة (٧) سوف تتعرض لها المحكمة عند مناقشة النقطة الأخـــيرة وهي النقطة الخاصة بحكم الحكمة.

أما عن مسئولية الناقل وفقاً لنص المادة ١٦ مـــن بوليصـــة الشحن بأن الحد الأقصى مائتان ألف ليرة إيطاليـــة عـــن الحاويـــة كوحدة واحدة.

فالمستقر في الفقه والقضاء البحري في المنازعات البحريـــة فإن هذا الشرط يعتبر من الشروط الممنوعة.

حيث جاء منعها في معاهدة بروكســـل الخاصـــة بســـندات الشحن حيث جاء في مؤلف د. علي جمال الدين عوض في كتابـــة عقد النقل البحري " بطلان كل شرط أو تعاقد أو اتفاق يضعف مـــن التزامات الناقل أو يزيد من حقوقه أو يعفيه من المسئولية.

هذا من ناحية ومن ناحية أخري فإن المحكمة قد توصلت في مرحلة سابقة أن سند الشحن ليس بعقد وأنما هـــو وســـيلة للإثبـــات ويكون التزام الناقل وفقا للقواعد الخاصة بالمسئولية العقديـــة إذ أن العقد يظل قائماً إلى حين استلام الشاحن للبضاعة.

وقد جاء في مؤلف عقد الشحن والتفريغ في النقل البحـــري للدكتور محمد كمال حمدي أن مسئولية الناقل تكون مسئولية عقديـــة علي أساس إن عقد النقل البحري وهو عقد بكل ما يتطلبه العقد مـــن شروط وأركان.

كل ذلك يجعل من ذلك الشرط باطلاً هذا بالإضافة إلـــى إن بوليصة الشحن جاء بها عدد الطرود المشحونة وأنها ٢٠٠ قطعـــة

وحتى إذا فرضنا جدلاً بصحة ذلك الشرط فـــان المدعـــى عليـــهم مطالبين بالتعويض عن مائتان قطعة حسبما جاء في بوليصة الشحن.

ومن ثم تجيء النقطة الأخيرة وهي حكم المحكمة حيـــث أن المدعى قد تقدم بتفاصيل تلك الأضرار مطالبا بقيمتها وهي:-

١/ الضرر الذي لحق بالأثاثات والعفش والعربة وقد قـــدره بمبلـــغ ١٦٤ ألف ومائة وستون دولار أمريكي. وبما أن المدعى قد فشـــل في تقديم أي بينة علي ادعائه ذلك للاستحالة حيث إن العفـــش تـــم شرائه من الكويت وهو يحتوي علي أشياء مختلفة وعلي الرغم مـــن إن شاهد الادعاء قدر التلف في اللوري ب ٦٠% والتلف في معظـــم الباقي بحوالي ٣٠ % أو ٣٥% فإننا نري لابد لنـــا تطبيـــق إلـــى والاستناد إلى اليمين المدعى المتممة والتي أواها عند اخـــذ أقوالـــه حيث تنص المادة ٥٨ من قانون الإثبات لسنة ١٩٩٣م .

١/ يجوز للمحكمة إن توجه اليمين المتممة من تلقاء نفسها إلـــى أي من الخصمين للترجيح بها عند الحكم في موضوع الدعوى.

٢/ يشترط في توجيه اليمن المتممة إلا يكون في الدعوى دليل كامل وإلا تكون خالية من أي دليل.

وفي رأي المتواضع أن هذه الجزئية من الدعوى خالية مـــن الدليل إلا ما خلا من أقوال المدعى وأقوال شاهد الادعـــاء لتحديـــد نسبة التلف والتي يمكن تحديدها جملة بحوالي ٤٥% وهـــي (٦٠% +٣٠%) وبذلك تقرر أن استحقاق المدعي بخصوص التلف الـــذي أصاب الأثاثات واللوري يكون مائة أثنين واربعـــون ألـــف دولار أمريكي .

أما عن البنود ٤/٣/٢ / بشأن المطالبة جمارك العربة وعدة الورشة والمعدات الزراعية والأثاثات وضريبة الدفاع وارضية الميناء وتخليص وتأجير الكرينات فهي مطالبات لا أساس لها إذ أن المدعى قد صرفها لاستلام محتويات الحاوية خاصته والتي هي في حيازته الأن وقد قدرت المحكمة استحقاق المدعى في البند (١) علي أساس أنه استلم محتويات الحاوية بتلك الصورة وخاصة بعد أن ثبت عن التلف ليس كليا.

نفس الشيء يمكن إن يقال عن البنود ٥،٦،٧،٨ وهي :-
حراسة الحاوية؟ أيجار سيارات لنقل محتويات الحاوية من الجمارك إلى التخزين و تخزين العفش و ترحيل العفش إلى الشمالية.
أما عن البند ٩ وهو المتعلق بإقامة المدعى بالفنادق ببور تسودان ومصاريف معيشة وتنقلات للخرطوم ، فأن المدعى قد فشل في تقديم أي بينة عن ذلك وخاصة أنه كان في استطاعته ذلك بتقديم فواتير لتلك التكلفة كما كان له إن يتقدم بالتذاكر التي استخدمها في السفر بين الخرطوم وبور تسودان .

أما عن البند ١٠ وهو التعويض عن الضرر لفصل المدعى عن العمل لتغيبه بالسودان . فهو في رأي وضع قد اختاره المدعى لنفسه والذي كان يمكنه المقاضاة دون ذلك التغيب إذ أمامه إقامة وكيل له للمقاضاة وكما كان أمامه السفر للكويت أو كتابه للجهة التي يعمل بها لمد أجازته إلا أنه لم يفعل كل ذلك وفضل التخلي عن وظيفته لمتابعة أمر الحاوية وهو اختيار لم يلزمه به المدعى عليهم.

وينبغي الإشارة هنا لأمر أثاره محامي الدفاع في مرافعته والذي أشار لقانون نقل البضائع بالبحر لسنة ١٩٥١م والذي نري انه

لا ينطبق علي هذه الوقائع وذلك بموجب نص المـــادة ٢ " وتنـــص علي أنه مع مراعاة أحكام هذا القانون تسري القواعد الـــواردة فـــي الجدول الملحق به علي نقل البضائع بالبحر بواسطة سفن مـــــن أي ميناء داخل السودان إلى ميناء آخر داخـــــل الســـودان أو خارجـــه بمقتضى عقد أبرم عند بدء العمل بهذا القانون.

والواضح أن الوقائع موضوع هذه الدعوى تتعلـــق بحاويـــة منقولة من ميناء خارج السودان إلى ميناء داخل السودان.

ووفقاً لكل ما تقدم تقرر المحكمة الحكم بالأتي:-

١/ يدفع المدعى عليها للمدعى مبلغ ثلاثة وسبعون ألـــف وثمـــانون دولار أمريكي لا غير".

٢/ تدفع المدعى عليها للمدعى رسوم هذه الدعوى وأتعاب المحامـــاة الاتفاقية .

جمال الدين وداعة الله النيل

قاضي جزئي بور تسودان

الدرجة الأولي

٢ يناير ١٩٩٤م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

ط م /٣/١٩٩٥م

أمام :-

السيد / جار النبي قسم السيد رئيسا

السيد / مصطفى عبد القادر عضوا

السيد / محمد علي خليفة عضوا

مستأنف / الباخرة جويلي بيانكو

مستأنف ضده / فضل عبد الحميد فرح

م /٣/١٩٩٥م

٢٨/ شوال ١٤١٥هـ

٢٩/٣/١٩٩٥م

مذكرة بالرأي الأول :-

الوقائع : أقام المدعى دعواه بالرقم ف م/٥٦٤/٩٣ أمام محكمة بور تسودان الجزئية الدرجة الأولى بسبب انه في ٩٢/٧/٥م شحن حاوية تخصه تحتوي علي أثاثات منزلية وعفش شخصي وسيارة هاف لوري ماركة مرسيدس ديزل علي ظهر الباخرة ".

جولي بيانكو" بموجب بوليصة الشحن رقم ٦٠٠ بغرض توصيلـــها إلى بور تسودان وصلت الحاوية علي ظهر باخرة أخري " إســكانيا" وعند استلام المدعى للحاوية اكتشف وجود أضرار بالغة بالأثاثـــات والعفش والسيارة حدث أثناء سريان عقد النقل البحـــري وبالتـــالي طالب المستأنف ضده (المدعى) المستأنفين(المدعى عليهم أصحاب الباخرة) بسداد قيمة الضرر وقـــدر ذلـــك ب ١٨٣,٨٢,٠٠٠ ألـــف دولار أمريكي زائد ١,٢٦٨,٣٨٧ ج سوداني زائد الرسوم وأتعـــاب المحاماة رد المستأنفين (المدعى عليهم) علي الدعوى وبعد ســـماع بينات الادعاء والدفاع أصدرت المحكمة قراراها بأن يدفع المستأنفين (المدعى عليهم) للمستـــأنف ضده (المدعي) مبلغ ٧٣,٨٠٠ ألـــف دولار أمريكي زائداً رسوم الدعوى وأتعاب المحاماة ضد هذا القرار يستأنف الأساتذة الصادق أبو سنينه وحسن محمد علي ع / الكـلرب ومدني والأستاذ عثمان الشريف ويدور محور طلبهم باختصار فـــي الأتي:-

١/ أن الشاحن قبل وأختار إن يكون الشحن علـــي أســـاس شـــرط (FCL) هو يحمله المسئولية طالما رضى علي وضعها في السطح

٢/ قام المدعى بتضليل الربان بأن أوضح رقم غير حقيقيي لـــوزن الحاوية مما اضطر لوضعها فوق حاوية أخري وعلي السطح.

٣/ أن وزن المحكمة للبينة لم يكن سليما ولم تناقش كل نقاط النزاع.

٤/ أن الشحن في الحاويات موضوع له قواعده الخاصة المتعـــارف عليها دوليا وأن شرط (FCL) الذي ينص علـــي إن الشـــحن والرص مسؤولية الشاحن شرط صحيح ومعمول به في كل العـــالم فالشاحن هو الذي ستف الحاوية ووضـــع فيـــها أجـــهزة كهربائيـــة



كالثلاجة والكمبيوتر مع حديد الورشة وحديد المعـــدات الزراعيـــة ونصف اللوري كل ذلك في حاوية واحدة فلا بد إن يتحمل مســؤولية تلف محتويات الحاوية علما بأن ذلك شرط مكتوب في البوليصة ولم يعترض عليه.

٥/ أن الاتفاقيات الدولية نصت علي عدم مسئولية الناقل في حالـــة المخاطر البحرية

٦/ أشار الأساتذة إلى عدد من المراجع تتعلق بالأخطـــار المســتثناة وتضمنت أسباب ثلاثة:-

أ/ القوة القاهرة (ب) خطأ الشاحن وعيب البضاعة (ج)أفعال النـاقل الناشئة من الخطأ وأشار المرجع السابق إلى أن القوة القاهرة

أ/ تتدرج تحتها الحريق دون فعل الناقل أو خطأه أو أخطار البحـــر الاستثنائية وحوادث الحرب وأفعال الطبيعة كالصاعقة مثلا وأعمـــال الأعداء والقرصنة وكل عمل صادر من سلطة عامة يمنع تنفيذ العقد ولا يرجع إلى خطأ الناقل وقيود الحجر الصحـــــي والإضـــراب أو الإغلاق أثناء العمل والفتن والاضطرابات.

ب/ خطأ الشاحن وعيب البضاعة فلا يسأل النـــاقل عمـــا يصيـــب البضاعة من ضرر بسبب عجز في الحجم أو الوزن أو أي هلاك أو تلف ناتج عن عيب خفي في البضاعة أو عـــن طبيعـــة البضاعـــة الخاصة أو إذا نشأ الضرر عن خطأ من جانب الشاحن بسبب عـــدم كفاية تغليف البضاعة.

يخلص محامي المستأنف إلى أنه حيث أن الشاحن قد أتفـــق علي الشحن بموجب شرط FCL وأنه قد أخفى حقيقة وزن الحاوية وأن التلف الذي حدث كان بسبب مخاطر البحر وإن الرص قد تـــم

بناء علي بيان وزنها في الرصة الثانية ثم أتضح لاحقاً أنها أثقل مما ذكر عن وزنها في المستندات وقد ثبت إن وزنها الحقيقي ١٧ طـــن وليس ٤٠٠٠ كيلو كما ورد في البوليصة حسب معلومات الشـــاحن كل ذلك يوضح عدم مسؤولية الناقل وأضاف إلى المذكرة الأســـتاذ عثمان الشريف الأتي باختصار :- ،

١/ إن المحكمة لم توجه اليمين المتممة وفقا لنص المادة ٥٨ إثبات.

٢/ لا يصح قانونا في أي دعوى بقيمة المحتويات خالية الحكم بقيمة المحتويات دون إقامة الدليل وإن الحكم بما جاء في عريضة الدعوى (لا يصح قانونا ولا شرعا وأشار إلى المغنى لابن قدامة).

٣/ لم تتوصل المحكمة إلى نسبة التلف بطريقة سليمة.

٤/ لم توجه المحكمة اليمين الحاسمة.

٥/ درجت المحاكم علي الحكم بقيمة الأشياء من القيمة الواردة فـــي فواتير الشراء أو الجمارك.

٦/ أشار إلى إن القضاء أخذ باتفاقية لاهاي لسنة ١٩٢٤م.

٧/ أوضح الدفاع بوجوب إعفاء الناقل عن التزاماته العقدية و العجز في البضاعة إذا كان ذلك قد تم بسبب مخـــاطر البحـــر كالأهويـــة والأعاصير والأمواج أو أن الخطأ قد أرتكب بسبب وضـــع ناشـــئ بسبب مخاطر البحر Perila of sea ما لم يثبت أن الباخرة غـــير مجهزة لتحمل مخاطر البحر كالأهوية والأعاصير والأمـــواج أو أن خطأ قد ارتكب بسبب وضع البضاعة بالباخرة وقـــد أكـــد الدفـــاع حرص الباخرة علي الرص والتستيف .

٨/ إن تحديد المسؤولية بالحد المتفق عليه في اتفاقية هامبورج لســـنة ١٩٧٨م ليس شرطا ممنوعاً ولم تسند المحكمة قرارها في ذلك إلـــى

أي قانون أو معاهدة علما بأن عدم انطباق قانون نقل البضائع بالبحر السوداني لسنة ١٩٥١م علي وقائع هذه الدعــوى لا يــبرر الحكــم برفض الدفع بتحديد المسؤولية الواردة في البوليصة ويلتمسون إلغاء الحكم وشطب الدعوى.

ومن الجانب الأخر يرد الأستاذ صلاح محمد عثمان إنابـــة عن المحكوم له بالأتي باختصار غير مخل :-

١/ لقد نصت اتفاقية بروكسل لســـنة ١٩٢٤م علـــي إن مصطلـــح البضائع المشحونة في نصوص تلك الاتفاقية ,لا يتضمن المشحونات التي يعلن عقد النقل أنها ستوضع علي سطح السفينة وأنـــها نقلــت بالفعل هكذا ووفقا لوضوح النص علي هذا النحو كان مـــن المتفـــق عليه ومنذ إن وضعت الاتفاقية موضوع التطبيـــق أن أحكــام تلــك الاتفاقية لا تسري في شأن هلاك البضائع التي تودع علـــي ظـــهر السفينة وتنقل بالفعل هكذا ومع ذلك فأننا نستطيع إن نستنبط في نفس ما جاء في اتفاقية بروكسل في شأن البضاعة المشحونة علي ســطح السفينة شرطين حتى تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية:-

١/ إن يكون منصوصا في سند الشحن علي شـــحنها علـــي ظـــهر السفينة .

٢/ أن تكون هذه البضاعة قد نقلت بالفعل علي ظهر السفينة ولذلـــك قضى أنه في حالة خلو سند الشحن من الإشارة إلى شحن البضـــائع علي ظهر السفينة فإن الناقل معرض تبعا لذلك لفقد حقه في التمسك بمجالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في الاتفاقية.

٢/ قضى بأن الناقل يعتبر قد ارتكب خطأ جســـيما إذا مـــا وضـــع البضائع المشحونة علي ظهر السفينة دون تصريح بذلك من الشاحن



وإن القضاء الأمريكي ذهب إلى اعتبار الشحن في سطح دون موافقة الشاحن خرقا صريحا لعقد النقل والقضاء الفرنسي اشترط إن يكون الشحن في السطح بموجب سند مكتوب من الشاحن وقد نصت اتفاقية هامبورج لعام ١٩٧٨م علي ذلك .

٣/ إن الأصل رص البضاعة داخل العنابر لأن الرص في السطح يعرض البضاعة إلى الهلاك أو التلف وأضرار الانزلاق إلى البحر عند هبوب العواصف أو هياج البحر وقد يخل بتوازنها وإن الأصل هو أن الرص البضاعة علي ظهر السفينة خطأ الربان ويكفي وحده لأن يجعله مسؤولاً عما يصيب البضاعة حتى ولو كان من الممكن إن ينسب الضرر الذي أصاب البضاعة إلى القوة قاهرة .

٤/ نصت الفقرة (٣) من معاهدات سندات الشحن علي أن يكون مستند الشحن نظيفاً وليس له إن يورد تحفظات إلا في حالتين محدودتين:-

الأولي :-

إذا توافرت لديه أسباب جدية للشك في عدم صحة البيانات التي أدلي بها الشاحن.

الثانية :-

إذا لم تتوفر لدي الناقل وسائل كافية للتحقق من صحة البيانات وعلي الناقل في هاتين الحالتين إن يقدم هو دليل الإثبات وقد عرض الأمر علي محكمة النقض المصرية حديثاً فأصدرت حكمها بالأتي:- (مودى ذلك أن التحفظ الذي يدونه الناقل في مستند الشحن تدليلاً علي جهله بمحتويات البضاعة المسلمة له أو بصحة البيانات المدونة عنها بمستند الشحن لا يعتد به ولا يكون له أي

اعتبار في رفع مسئوليته عن فقد البضاعة المسلمة إليه إلا إذا كان لديه أساب جدية للشك في صحة بيانات الشحن أو لم تكن لديه الوسائل الكافية للتحقق من ذلك ويقع عب إثبات جدية أسباب هذا الشك أو عدمه كفاية وسائل التحقق من صحة تلك البيانات علي عاتق الناقل فأن عجز عن الإثبات يتعين عدم التعويل علي هذا التحفظ).

٥/ لم يوضح في عقد الشحن البوليصة إن البضاعة (الحاوية) سوف تشحن علي السطح وحيث شحن الناقل الحاوية علي السطح فقد حقه في التمسك بحالات الإعفاء من المسئولية في اتفاقية بروكسل.

٦/يرى أن أي شرط يرد ببوليصة الشحن يعفي الناقل من المسئولية يعد شرطا باطلا.

٧/ أن المدعى عليهم يعلمون محتويات الحاوية ٢٠٠ قطعة حيث كتبوا في البوليصة (200 pieces) .

٨/ بخصوص التعويض أشار إلى سابقة المحكمة العليا الشركة الإسلامية للتجارة المحدودة للخدمات ضد أصحاب الباخرة هانوا اكسبريس والتي قررت آن حساب التعويض لا يتم وفقا للحد الأدنى والوارد في البوليصة أو الاتفاقية الدولية وانما علي أساس قواعد التعويض المنصوص عليها في قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م.

٩/ أن الادعاء بأن ربان الباخرة إسكانيا وضع الحاوية فوق حاوية أخري علي أساس أن وزنها خفيف هو ادعاء باطل لان الكرينات توضح الوزن والحجم وأن الباخرة إسكانيا صغيرة تختلف عن



الباخرة جولي بيانكو من حيث الحجـــم والســـعة وأنـــها معرضـــة للعواصف البحرية وبالتالي فإن وقوع الحاوية وتدحرجها الذي سبب لها التلف هو أمر يسأل عنه الربان لأنه لو وضعـــها فـــي المكـــان الصحيح وأحكمه تماما لما حدث لـــــها وخاصـــة إن العواصــف البحرية هي شي متوقع.

١٠/ أن المستندات المقدمة كلها فواتير صادرة من جهات رسمية لا حاجة لاستدعاء محرروها وأن المحكمة قدرت نســبة التلــف مــن مجموع إفادات الشهود ولو كان الدفاع جاداً لقام بجـــرد الحاويـــة وتحديد نسبة التلف ويلتمس تأييد حكم محكمة الموضـــوع وشـــطب الاستئناف برسومه.

ومن ثم أصبح الطلب جاهز للفصل فيه ونقرر قبوله شـــكلا لتقديمه وفقا للقيد الوارد في نص المادة ١٩٢ إجراءات مدنية مــــن حيث الموضوع في تقديري إن هذا الطلب ينبغي الفصل فيه علـــي النحو الأتي:-

وقبل ذلك لا بد لنا من الإشادة بالسادة محـــامو المســـتأنف والسيد/ محامي المستأنف ضده لمذكرتهم الضافية التي أثرت الساحة القضائية بالفقه القانوني في مجال نادر الوجود والعمل به في غيـــاب قانون بحري سوداني.

يثير هذا الطعن عدة أمور وتساؤلات يمكن حصرهـــا فـــي الأتي ليسهل المناقشة وهي:-

اولا :- ما معنى شرط FCL وهل يعني كما ذكر المستأنفون أن الشحن قد تم بواسطة الشاحن وعلي مسئوليته وبالتالي إذا حدث أي تلف ناتج من ذلك فيتحمل المسؤولية الكاملة؟.

ثانيا:- من هو المسؤول عن التأكد من وزن البضاعة الشاحن أم الربان؟ وعلي فرض أن الشاحن قد ضلل الناقل بإعطائه وزن غير حقيقي فهل يعفي ذلك الناقل من المسئولية في حالة التلف أو العجز ؟ وما هو جزاء كل من الشاحن والناقل؟ وما مدى مسؤولية كل منهما ؟

ثالثا:- هل ورد في بوليصة الشحن أي بند بأن النقل سوف يتم علي سطح الباخرة ؟ وهل وضع الناقل أي تحفظ في سند الشحن (البوليصة) بشأن الوزن أو شك في الوزن الحقيقي ؟ وهل وافق الشاحن علي الشحن في السطح ؟

رابعا:- ما هي المخاطر البحرية ؟ وهل تعرضت الباخرة لمخاطر بحرية نتج عنها تلف حاوية المدعى ؟

خامسا :- كيف يتم تقدير التعويض في مثل هذه الحالة ؟

نبدأ بمناقشة هذه التساؤلات علي النحو التي:-

أولا :- أختلف مع السادة محاموا المستأنفة في أن شرط (FCL يعني أن الشاحن قد ستف البضاعة في حاوية علي مسئوليته بواسطة وكيله ديلسون للملاحة لأن عبارة (FCL) هي اختصار لعبارة Full container load وترجمتها الرسالة أو الشحنة لشخص واحد

وليس معه آخرين وبرجوعنا إلى القاموس البحري وهو
(THE MARINE ENCCDOPEDIC DICTONRY)
أي قاموس الموسوعة البحرية تفسير عبارة FCLما يلي :-
The maximum weigh container can hold as cargo simiful loaded
لذلك يقال شحنة واحدة أو كاملة مرسل إليه واحد ولا تعني هذه العبارة أن الشحن علي السطح (on - deck)والذي يحدد المسؤولية هي الشروط الواردة في بوليصة الشحن وقد جاء في الفقرة (٨) من البوليصة وهي الشروط الواردة في ظهر البوليصة ما يمكن ترجمته (البضائع إذا كانت في حاويات يمكن إن تشحن علي السطح أو تحت السطح بدون أخطار الشاحن حتى ولو شحنت في سفينة حاويات بعد ذلك ووضعت في السطح أو العنابر هي تحت مسئولية الناقل وبالتالي لم أجد في البوليصة وشروطها أن (FCL) تعني (الشحن علي مسؤولية الشاحن)

ثانيا :-

المفروض إن الربان يتأكد من وكيل الشاحن في ميناء الشحن من الوزن الحقيقي للحاوية الحجم وليس الاكتفاء بما يفيده به الشاحن ووكيل الربان مفروض عليه .

أن يستخرج مستند من سلطات ميناء الشحن عن الوزن الحقيقي والحجم الحقيقي وكل ما يختص بالحاوية كما أن الوص والتستيف هو مسؤولية الربان قبل الإبحار وعليه إن يملأ أورنيك MAT- REPORT و MATE RECEIPT وهو



A RCCEIPT MADE OUT BY THE FIRST OFFEICIAL STATING THE QUANTITY AND CONDITION OF THE GOODS LOADED ON BOARD THE SHIP

وهو بمثابة إيصال يستخرج موضحا به حالة وكمية البضاعة المشحونة علي ظهر السفينة والمفروض يوضع أن فيه التحفظات علي الوزن من قبل الربان وعدم وضع هذا التحفظ يعد إسقاطا للحق كما أن التضليل في الوزن مسؤولية الراسل وليس المرسل إليه ولا يعفي الناقل من المسئولية.

إن بوليصة الشحن هي أفضل البينات لاثبات شحن البضاعة وشروط الاتفاق الملزم للطرفين هو الأداة الأولي لا إثبات عقد النقل وأن عقد النقل يترتب في ذمة الناقل التزاما أساسيا بنقل البضاعة ويتضمن هذا الالتزام التزاما عليه بقبولها من الشاحن ويحفظها بعد التفريغ لحين تسلمها إلى المرسل إليه أو من يقوم مقامه والفقرة س١٥(س) في الشروط الواردة في البوليصة تنص علي أنه إذا حصل إعلان خطأ أو غش أو تضليل من الشاحن عن الوزن أو حجم البضاعة فمن حق الناقل مضاعفة النولون والرجوع علي الشاحن ولا يعفيه ذلك عن المسؤولية عن التلف الذي حدث والتعويض.

وعلي فرض تقاعس وكيل الشاحن عن القيام بأجراء أو تدبير تستوجبه ظروف الحال للمحافظة علي البضاعة فالمفترض أن تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين في سند الشحن علما بأن هذا السند أي سند الشحن لا يقوم إلا في حدود البيانات التي يتضمنها و كما ذكرنا لم يتحفظ الناقل علي الوزن وقد حرم القانون الناقل من التمسك بتحديد مسؤولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها إذا أصدر سند الشحن خاليا من التحفظات مع وجود ما يقتضى ذكرها في السند

وبالتالي نقرر في حالة استلام الحاوية على ظهر السفينة وقيام القبطان بمهر سند الشحن (بوليصة الشحن) بدون .

تحفظ يكون الناقل مسئولاً مسؤولية تامة عن الحاوية حتى تسليمها للسلطات المختصة وإذا كان هنالك أي تحفظ على سند الشحن فيكون الناقل مسئولاً في حدود المسئولية الملقاة عليه ويكون الطرف الثاني مسئولاً عن كل الخلل المدرج في سند الشحن .

جاء في كتاب القانون البحري للدكتور حسن الماحي ص ٢٣٣ " وللناقل أن يتحقق في صحة البيانات التي يدلي بها الشاحن عن طبيعة البضاعة وقيمتها ذلك لأنه سيكون مسؤولا عن تسليم البضاعة بحالتها المبينة في سند الشحن بيد أنه نظرا للسرعة التي تتم بها عملية النقل في هذا العصر قد لا يجد الناقل متسعا في الوقت لفحص البضاعة والتحقق من وزنها وحجمها وطبيعتها وغير ذلك من البيانات التي قدمت إليه وقد لا تكون لديه أو لدي الميناء الموجود فيه الوسائل الكافية لإجراء هذا الفحص والتثبت من البيانات التي يقدمها الشاحن وللتخفيف عليه والتيسير له تقرر له الحق في أن يبدي تحفظات عند قيد البيانات في سند الشحن وذلك في حالتين ذكرهما محامي المستأنف ضده في مذكرته وهي :-

١/ إذا كان لدي الناقل أسباب جدية للشك في صحة البيانات .

٢/ إذا كان لدي الناقل الوسائل العادية للتأكد من صحة البيان وهذه الحالة تتوافر عندما يكون شحن السفينة قد تم في ظروف خاصة كما لو كان هنالك توقع لهبوب عاصفة شديدة فأسرع الناقل في شحن البضائع علي السفينة للرحيل أو كان هنالك إضراب من قبل عمال

الميناء وقد قضت محكمة النقض المصرية بأنه(التحفظ الذي يدونـه الناقل في سند الشحن تدليلا علي جهله بمحتويات البضاعة المسـلمة إليه أو بصحة البيانات المدونة عنها في سند الشحن لا يعتد بـه ولا يكون له اعتبار في رفع مسئوليته عن فقد البضاعة المسلمة إليـه إلا إذا كانت لديه أسباب جدية للشك في صحة بيانات الشحن أو لا يكون لديه الوسائل الكافية التحقق من صحة هذه البيانات ويقع عب إثبـات جدية أسباب هذا الشك أو عدم كفاية وسائل التحقق من صحة تلـك البينات علي عاتقه فإن عجز عن هذا الإثبات يتعين عدم قبول هـذا التحفظ) وبالتالي لم يقدم المستأنف ما يثبت أنه قد تحفظ فـي سـند الشحن أو لا توجد في الميناء التي تم الشحن فيها الوسائل الكافيـة للتحقق من صحة البيانات وبالتالي طالما حرر سند الشحن خاليا مـن التحفظات مع وجود ما يقتضي ذكرها في السند لا يمكنـه التمسـك بتحديد مسئوليته عن انهلاك باعتبار إن الشاحن ضلل في إعطائـه الوزن الصحيح .

ثالثا:- بخصوص الشحن في السطح للحاوية فإن الأصل أن يتـم الشحن في عنابر السفينة وقد جاء في البوليصة الشحن أن التسـيف قد تم علي ظهر السفينة بنفس المواصفات المذكورة أعلاه في يـوم ٩٢/٧/٩ ومن حيث الواقع فهذه هي الكيفية التي تـم بـها شـحن الحاوية ولا يعني ذلك موافقة الشاحن علي الشحن فوق السـطح أو تحميله المسئولية وقد جاء في البوليصة

shippes load and store count goods on board on 9.7.94 FI fo

وعبارة fi اختصار لعبارة free in أي مصاريف الشحنة علي نفقة الراسل وليس علي السفينة و fo اختصارا لـ free out وتعني مصاريف الشحنة غير مضمنة بالنولون – و خلاف ذلك لا يوجد نص في البوليصة يوضح أن الشاحن وافق علي تحمل مسئولية المخاطر بالشحن علي السطح ويثير استعمال الحاويات في نقل البضائع مسائل قانونية عديدة في مجال النقل البحري للبضائع وتثور أيضا مشكلة جواز التستيف للبضائع علي سطح السفينة وحدد مسئولية الناقل البحري في ذلك التستيف كما تثور مشكلة الحد الأقصى لتحديد المسؤولية القانونية في نقل البضائع بحرا وحسب نصوص معاهدة بروكسل المتعلقة بمستندات الشحن المبرمة في عام ١٩٢٤م وتعديلها في عام ١٩٦٨م باعتبارها وثيقة تمثل حيازة البضائع المشحونة بحرا . فمعظم التشريعات البحرية تمنع رص البضائع علي سطح السفينة إلا في أحوال معينة وبشروط خاصة وقد بررت بعض الشرائع ذلك بأن وضع البضائع علي سطح السفينة يؤدي إلى مخاطر ملاحية ويعرض السفينة للخطر أحيانا ويعرقل حركة البحارة وأيضا يعرض البضائع إلى التلف نتيجة بللها بماء البحر أو الأمطار وتكون الضحية الأولي عندما تلقي البضائع في البحر في حالة الخطر علي السفينة والأرواح ولكن بعد ظهور السفن الحديثة الضخمة التصميم والبناء زالت بعض المخاطرات التي كانت قائمة في وجه الملاحة ورص البضائع علي سطح السفينة فلم يعد ذلك الرص يؤثر علي توازن السفينة بالدرجة أو الخطورة التي كانت في الماضي ومع ذلك فأن خطر التلف والفقدان لازال قائما بالنسبة لمخاطر البحر وإن كانت درجة ذلك الخطر في سفن اليوم



أقل من السفن القديمة إن العرف البحري بدأ يستقر في هذا العصـــو علي جواز رص البضائع المنقولة بحرا علي سطح السفن الحديثـــة كالآليات الكبيرة والقاطرات حتى وصلوا إلى نقل الحاويـــات علـــي سطح السفن متى ما اتخذت الاحتياطات اللازمة لوقايتها مما يلحـــق بها من ضرر بحري وعندما أبرمت معاهدة بروكسل عـــام ١٩٢٤م بتوحيد بعض القواعد بمستندات الشحن ورأي فيها بعض النصوص لا تسري علي البضائع كلها والتي تشحن علي سطح السفينة تاركـــة أمرها للقواعد العامة في القوانين الوطنية واتفاق الأطراف المعينـــة بذلك وكانت وجهة النظر في تبرير ذلك الاتفاق يقتضي نظاما خاصا فيه مجال وحرية التعاقد علي شروط نقل البضائع علي سطح علـــي أن يذكر ذلك في سند الشحن ويوقع عليها الناقل إذ أن هذه الاتفاقية العالمية هامة جدا وتتعلق بعقد التأمين والقانون البحري الذي يربـــط كل الاتفاقيات العالمية وبغير ذلك يكون العقد باطلا أو لاغيا لأنه فقد الصفة القانونية في نقل البضائع بحرا أما إذا أصدر النـــاقل أمـــرا بشحن البضاعة علي سطح السفينة فإن الناقل البحري ملزم بتحريـــو سند الشحن نظيف، فإن ذلك يعني أن البضاعة رصت فـــي عنـــابر السفينة وهكذا تكون معاهدة بروكسل منطبقة عليها ويكـــون النـــاقل البحري رغم ذلك مسئولا برص البضاعة علي ســـطح الســـفينة أو تحت مسئوليته وأن يكون في وسعه أن يتمسك بـــالتحديد القـــانوني للمسئولية التي قررتها له معاهدة بروكسل عام ١٩٢٤م في المـــادة٤ الفقرة (٥) ويلزم لتعويض الضرر الذي لحق بالبضاعة كاملا طبقـــا للقواعد العامة في النقل البحري.[٣] ولم يقدم أي مستند علي موافقـــة الشاحن بالشحن في سطح السفينة رغم أنه في حالـــة الشـــحن فـــي

السطح يكون هنالك عقد خاص أو ينص علي ذلك في البوليصة وبالتالي لم يثبت لنا موافقة الشاحن علي الشحن في السطح أو وجود كما ذكرنا ليس هنالك تحفظ من الناقل علي الوزن في بوليصة الشحن.

رابعاً:- ما هي المخاطر البحرية ؟ وهل تعرضت الباخرة لمخاطر بحرية مما أدي إلى تلف البضاعة ؟ فقد جاء في كتاب الخطر في التأمين البحري للدكتور محمود سمير الشرقاوي ص ١٢٨ يختصر اصطلاح (أخطار البحر) علي الحوادث القهرية أو حوادث البحر فلا يشمل الفعل العادي للرياح والأمواج والعناصر التي تتألف منها أخطار البحر هي :-

١/ إن تكون بصدد فعل ناشي عن البحر فيجب إن يكون الفعل متعلق (برحلة بحرية)

٢/ يجب إن يكون الفعل غير عادي أو ناشئاً عن صعوبات ملاحية ويكفي إن يكون فعل الرياح والأمواج غير عادي(extra ordinary) بمعنى أنه لا يعتبر من أخطار البحر الخطر الذي نتج عن الحركة العادية وبهذا حلت فكرة (الحركة غير العادية للرياح والأمواج) محل فكرة (الحركة العنيفة).

٣/ يجب إن يكون الفعل الناشي عن البحر غير متوقع ولعل هذا العنصر هو أهم العناصر التي تتكون منها فكرة أخطار البحر إذ ليس كل فعل عادي ناشي منها أو من صعوبات الملاحة يعتبر من أخطار البحر متى ما كان متوقعا حدوثه.

فإصطلاح أخطار البحر لا يشمل الحوادث التي يمكن توقعها مقدما مثال ذلك تآكل السفينة تدريجيا بفعل المياه العادي ونتيجة لاستعمالها هو ما يعرف باستهلاك نتيجة الاستعمال (wear and tear) ولعل أبلغ ما قيل في وصف هذا العنصر هو ما جاء علي لسان اللورد (herschell) في قضية the Fanho علي أنه يجب إن يكون هنالك حادث لا يمكن توقعه مقدما وقد عبرت القاعدة السابقة من قواعد تفسير وثيقة اللويدز عن هذا العنصر بقولها إن اصطلاح أخطار البحر لا يشمل إلا الحوادث القهرية أو كوارث البحر.

Fortuitous accident or causalities of the seas

فهذه الحوادث هي التي يمكن إن تعتبر غير متوقعة ويلاحظ انه قد يؤدي الفعل العادي للرياح والأمواج إلى وقوع خطر من أخطار البحر متى كانت الظروف التي حدثت فيها هذا الفعل تعتبر ظروفا غير اعتيادية بحيث تصبح الحركة العادية لعناصر الطبيعة بالنسبة للظروف التي حدثت فيها حركة غير عادية وتكون بالتالي خطرا من أخطار البحر إذ أنه متى كان فعل الطبيعية قد حدث في ظروف غير اعتيادية فإنه يعتبر غير متوقع ويعتبر خطرا من أخطار البحر.

وبالتالي علي الدفاع إثبات أن حركة الأمواج والرياح كانت غير عادية ولم تكن متوقعة وتوضيح الظروف التي حدثت فيه وأفضل بينة في إثبات تلك الحالة التي تكون في عرض البحر هو سجل sea portes هو سجل وقائع السفينة ويجب إن يؤشر في سلطات البحرية السودانية أو في الخارج من السلطات المحلية المختصة.



ويذكر فيه الحوادث وحالة البحر وظروف الجـو الطارئـة والمخالفات الإدارية التي ترتكب علي السفينة والعقوبـات التأديبيـة والمواليد والوفيات ومناورات قوارب النجـاة والحريـق وعـاطس السفينة عند القيام والوصول إلى كل ميناء والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة و sea - protes معتمد بواسطة سلطة مينـاء الوصـول ويحتوي علي تفاصيل الـ log book ولم يقم الدفـاع بتقديم الـ log book موضحا فيه تلك التفاصيل وأن أمواجا ورياحـا غير عادية وغير متوقعة هي التي أدت إلى الضرر حتى نعتبرهـا أخطار ملاحية قاهرة تعفي الناقل من المسؤولية وبالتالي يكون الناقل مسؤولا عن الهلاك والتلف اللاحق بالبضائع في الفـترة مـا بيـن تسليمه البضائع في ميناء الشحن وتسليمها لصاحب الحق فيها فـي ميناء التفريغ ما لم يثبت أن هذا الهلاك أو التلف ناشي عن مخـاطر بحرية.

خامساً:- بخصوص التعويض جاء في كتاب عقـد الشـحن والتفريغ في النقل البحري للدكتور محمـد علـي حمـدي (جـزاء المسؤولية هو التعويض) والتعويض العيني غير متصور أو مقبـول في مادة الشحن والتفريغ ومن ثم فإخلال المقاول المدعى عليه فـي دعوى المسؤولية بالتزامه والذي ينتج عنه ضرر للمدعى لا يعوض إلا بالتزامه بأن يؤدي إلى المدعى مبلغا من النقـود . والتعويـض يكون وفقا لـنصوص القواعد العامة ويضيف المؤلف (إذا أثبـت المدعى الضرر ومقدار فأنه يقضي له بتعويض كامل يشمل ما لحقه من خسارة وما فاته من كسب . ويحصل التعويض عـن الضـرر

المباشر فقط وفي المسؤولية التعاقدية يتعين إن يكون ذلك الضـــرر متوقعا إلا في حالتي الغش والخطأ الجسيم في حين انه يعوض فـــي المسؤولية العقدية عن كل ضرر مباشر متوقعا كان أو غير متوقع . وتحديد مقدار التعويض يكون حسب قيمة الضرر يوم الحكم وليـــس يوم حصول الضرر أو يوم رفع الدعوى .

وبالنسبة لتقدير التعويض في حالة فقد أو هلاك البضاعـــة فانـــه يكون بحساب قيمتها من واقع الفواتير مضافا بعـــض مصـــاريف النقـــل وقسط التأمين إن وجد وباقي المصروفات التي أنفقت علي البضاعة وكل ما فات المدعي من كسب هذا ويحسب التعويض علـــي أســـاس القيمـــة السوقية للبضاعة الفاقدة أو الهالكة في ميناء الوصول إذا كانت هذه القيمـــة تزيد علي سعر شراء البضاعة أنظر كتاب العقود البحرية دكتـــور علـــي يونس . والمقصود بالقيمة السوقية للبضاعة هو سعرها في السوق الحـــرة التي تخضع لقواعد العرض والطلب هذا وقد استقر قضاؤنا ردحـــا مـــن الزمن علي عدم التدخل في مسألة التعويض بواسطة السلطة الاستئافية إلا إذا كان مبالغا أو به شطط يبرر إلغاؤه تخفيضه ولا يتصـــور إن يكـــون وفقا للبوليصة بألف ليرة أو ١٠٠ ج إسترليني للطرد حسب قانون نقـــل البضائع السوداني لذا بعد موافقة الزملاء الإجلاء أري أن قرار محكمـــة الموضوع جاء سليما بل رغم اندهاش محامو الخرطوم الكثير في مذكرتهم لنا نشيد بفهم محكمة الموضوع للقانون البحري وفـــي تطبيـــق صحيـــح القانون وأري أن نأمر بشطب هذا الاستئناف برسومه.

محمد علي خليفة

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

١/٤/١٩٩٥م

مذكرة بالرأي الثاني:-

أوافق الرأي الأول حول مسؤولية الشاحن بالنسبة لوضع الحاوية داخل السفينة ويتضح ذلك من loding bill مستند الادعاء ٦ والتي يظهر منها إن شحن الحاوية تم بطريقة – FCL CONTR/F.CL فالشحن بالطريقة FCL يعني أن الشحن والرص والتستيف داخل السفينة يقع ضمن مسؤولية الناقل أما الشحن والرص داخل الحاوية وهو ما يعنيه مصطلح CONTR FCL/يؤكد بأن رص البضاعة داخل الحاوية مسؤولية الشاحن وبالتالي فإن وضع الأواني وبقية الأثاثات المنزلية مع الآلات الزراعية إلى جانب عربة نقل داخل حاوية لا بد من أن يتوقع معه حدوث تلف وبالتالي فأن المستأنف يكون قد ساهم في ما أصاب أمتعته من تلف ولا بد من أن يراعي ذلك عند تقرير التعويض وبالنظر للأساس الذي اعتمدت عليه محكمة الموضوع حول تقدير التعويض فالثابت إن الادعاء لم يقدم فواتير بقيمة كل الموجودات داخل الحاوية وحتى الشاهد الجميعابي لم يوضح ولو بالتقريب قيمة الأصناف التي قام بشحنها داخل الحاوية واكتفى بتقدير قيمة العربة وإن اعتماد قيمة العربة كأساس لتحديد قيمة بقية الأثاثات والآلات الزراعية لا يقوم علي أساس من المنطق أو القانون ولا توجد إمكانية للمقارنة بين الاثنين وإن عدم إبراز الفواتير والحصول علي ثمن يحدد قيمة الأساس المستعمل يجعل هذا الجزء من الدعوى خالٍ من أي دليل ولا يمكن تطبيق نص المادة ٥٨ من قانون الإثبات لسنة ١٩٩٣م عليه فضلا إن اليمين المتممة لم يحلفها المستأنف

وبمراجعة محضر الدعوى نجده خالٍ من ذلك لاستكمال البينـــة وإن الأخذ بمسألة اليمين المتممة عمل بها القاضي شريح وقد علق مولانا عبد الرحمن شرفي علي ذلك بقوله (أنما نري شريحا قـــد أوجـــب اليمين المتممة علي الطالب مع بينته حين رأي آن الناس مدخنين في معاملاتهم وقيل لشريح ما هذا الذي أحدثت في القضـــاء ؟ (قـــال رأيت الناس أحدثوا فأحدثت) ولعل هذا الذي دفع بالمشرع السوداني في أن يعتمد في الأخذ مسالة اليمين المتممة في قضايا الأموال وذلك عندما لا يكون في الدعوى دليل كامل وإلا تكون خالية من أي دليـل وهذا الشرط ينطبق علي اللوري فقط وحتى بالنسبة لما ذكره الشاهد الجميعابي فأن ما ذكره حول ذلك جزافـــي ويحتـــاج لمزيـــد مـــن التمحيص أما بقية الأشياء فلا يوجد حولها أي دليل عن قيمتها عـــدا قول المستأنف ضده والحكم بالتعويض فيها جاء بغير دليل إذ لا بـــد عن تحديد قيمتها أما بفواتير أو شهادة خبير أو يمين حاسمة وبالنسبة لليمين المتممة فالواجب إذا رأت محكمة الموضوع الأخذ بها توجهها صراحة للمدعى حول القيمة فإذا حلفها اعتمدت القيمة الواردة بشـأن البينة التي كانت تحتاج لتمام لذلك أري أن نوافق صـــاحب الـــرأي الأول حول استحقاق التعويض ولكن نختلف معه حول ألحكـــم بـــه جزافا وأري إن نلغي الحكم بالتعويض ونعيـــد القضيـــة لمحكمـــة الموضوع لاعادة النظر في أمر قيمة التعويض وإن نعيـــد ســـماع الشاهد الجميعابي ونسمح بسماح تقديم أي بينات إضافية حول ذلك.

جار النبي قسم السيد

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

٢٣/٤/١٩٩٥م

مذكرة بالرأي الثالث :-

أشيد بمذكرة الأساتذة المحامين الإجلاء الذين مثلوا الادعـــاء والدفاع لما بذلوه من جهد وبحث في القانون أثروا به الساحة بفقـــه الموضوع وكما أشيد بالزميل الباحث مولانا /محمد علي خليفة وبمـا قدمه من بحث وفقه جيد غطى به كل تساؤل طرح للنقـــاش فيمـا يتعلق بالقانون الوأجبء التطبيق وافرغ الفقه والقوانين علي القوالـــب التي تعالج موضوع النزاع في مثل تلك الدعوى وأتفق معه تمامـــا فيما يتعلق بالنقاط الأربع الأولي من حيث مسئولية الناقل لما يتعلـــق بنقل الحاوية علي ظهر السفينة دون اتفاق مع الشاحن علي ذلك وفي مسئولية الربان في رص وتستيف البضاعة فيما يحفظ توازن الباخرة ويضمن سلامة البضاعة وأن الربان هو الشخص الفني الذي تناط به هذه المسئولية بوصفه الأقدر علي رص وتنسيق البضاعة بما يحفـظ توازن الباخرة والبضاعة وهي مسألة فنية يقدرها الربان وعليه يقـع عبُ ذلك باعتباره عمل فني يرتبط بالسفينة وسيرها والحفاظ عليـها وبصفته الأقدر علي ذلك .ومتابعة ما يحصل من خلل أثنـــاء سـير السفينة ولاعادة تنظيم البضاعة علي ضوء مـــا يظـهر لــه مــن مستجدات كما أن الناقل يقع عليه أيضا مراجعة وزن البضاعة حتى يضمن سلامة تنسيقها ورصها بالوضع المناسب ولا يعفيه من هــذه المسؤولية تضليل الشاحن له إلا إذا أثبت أنه لا توجد وسائل للتحقيق عن صحة تلك البيانات التي يقع عليها لإثبات جدية الشك في صحـة تلك البيانات وهو ما لم يدعيه الناقل ومن ثم يتحمل مسئولية ذلك.



وكما عليه أيضا في حالة هلاك البضاعة أو تلفها بسبب القوة القاهرة إثبات ذلك وإلا كان متحملا عبءُ مسئولية هلاك البضاعة أو تلفها وليست القوة الطبيعية أو المتوقعة الاحتمال سببا في نفي المسئولية عن الناقل كما جاءت بذلك اتفاقية همبورج للعام ١٩٧٨م وما ذهب إليه القضاء الفرنسي وما أورده الدكتور علي البارودي في كتابه القانون البحري فيما يتعلق ببعض جوانب القانون الواجب التطبيق علي الدعوى المعروضة أمامنا.

وهو ما اتفقنا عليه مع زميلنا العالم محمد علي خليفة في القانون الذي يحكم الموضوع إلا أننا نختلف مع ذلك الزميل وتلك المحكمة فيما يتعلق بأمر التعويض وتكييفه وكيفيته وهو ما جاء اتفاقنا فيه في بعض الأجزاء مع الزميل صاحب الرأي الثاني مع إضافة بعض الملاحظات فباستقراء محضر الدعوى فيما يتعلق بأمر التعويض وكيفيته وتكييفه نلاحظ أن قيمة البضاعة موضوع الدعوى جاءت خالية تماما من كل البنيات المباشرة وغير المباشرة حيث لم يوجد شاهد واحد يشهد بقيمة البضاعة ولم توجد فاتورة واحدة تشير إلى ثمن البضاعة اللهم إلا قول المستأنف ضده بادعائه ثمن البضاعة موضوع التلف ومن ثم نجد أن من أهم الأوليات الوصول لمعالجة ذلك الأمر ومن بعد نبحث عن إضافة النسبة إليه لانه لا يمكن إضافة النسبة دون الوصول إلى معرفة أصل النسبة ابتداء وأصل النسبة التي نقصده هو ثمن قيمة البضاعة موضوع الدعوى والذي لا يمكن الوصول إلى معرفته إلا عن طريق الفاتورة التي تثبت قيمة ثمن شرائه أو البينة التي تؤكد قيمة الشراء وهذا كله في هذه الدعوى لم يوجد إطلاقا والسعي إلى وجوده قد يكون في عداد شبه



المستحيل وبهذا المعنى واليمين المتممة لا يمكن تطبيقها كما جـــاء بنص المادة ٥٨ إثبات ٩٣ حيث ينص (لا يجوز استعمال اليميـــن المتممة إذا انعدم الدليل تماماً) أو كان هنالك دليل غير كامل فـــلا يجوز استعمال اليمين المتممة في هذه الحالة إلا في فيما يتعلق بقيمة العربة المارسيدس حيث شهد الشاهد الجميعـــابي بقيمتـــها الحاليـــة بمقدار أربعة مليون وقدر نسبة التلف فيها ب ٦٠% مع ملاحظة أن العربة موديل ١٩٨٠ م فيكون في هذه الحالة دليل غير كامل يجـــوز معه استعمال اليمين المتممة بالنسبة لقيمتها أما بالنسبة للأشياء التـــي يقدر فيه فقط نسبة التلف فيمكن توجيه اليمين الحاسمة بالنهة لقيمتـــها ثم نحسب نسبة التلف في كل سنة نوعية البضاعة من قيمتها وهكـــذا بالنسبة لكل نوعية وكذلك بالنسبة للأشياء المفقودة والأشياء التالفـــة كلية والقرينة في ذلك وجود تلك الأشياء في بوليصة الشحن التـــي جاء بها عدد القطع مائتين قطعة أما بالنسبة لثمنها فلا توجد قرينـــة ابتداء مما ينبغي أداء اليمين الحاسمة عليها وكما هو معلوم إن اليمين الحاسمة لا تكون إلا بطلب الخصم ولكننا لا نجد مجـــالا للوصـــول فيها لتقييم الأشياء وفي هذه الحالة ذكر سيدنا عمر في رسالته إلـــى أبى موسى الأشعري عندما لا يجد أمامه سند يوصل إلى الحق قـــال له قس الأشباه والنظائر وأعمد إلى أقربها إلى الحق وأحبها إلى الله فيما ذكر بمعنى كلامه وهو ما عمدنا إليه للوصل إلى معرفة قيمـــة ثمن البضاعة وبالطبع لا يمكن توجيه اليميـــن الحاســـمة إلا إلـــى المستأنف ضده باعتباره هو الذي يعرف سعر قيمة البضاعة التـــي تقدر نسبة التلف فيها والتي تلفت تماما والتي فقدت وتجمـــع قيمـــة النسب من أصولها لكل بضاعة علي حده حيث لا يمكن جمع متوسط

النسب فيما قيمته مليون إلى ما قيمته ١٠ مليون لأن جمع متوسط النسب في هذه الحالة يؤدي إلى مفارقة واضحة فإذا كبرت النسبة وقل الثمن وجمع متوسط هذا إلى ما قلت نسبته وكبر ثمنه أدي ذلك إلى مفارقة كبيرة ومفارقة للحق واضحة وهو ما يجعلنا نري أن تكون نسبة كل بضاعة من مقدار ما لحقها من تلف من قيمتها الأصلية وأن تضاف إلى قيمة نسبة كل بضاعة من قيمتها وتضاف إلى الأخرى فتجمع النسب من قيمة التلف منفردة إلى بعضها البعض حتى يؤدي إلى مجموع نسبة كل التلف الذي لحق البضاعة وهو ما نراه يؤدي إلى الحق واشبه الأشياء به والي مرضاة الله والتي لا تكون إلا بالحق كما نري الوضع في الحسبان البضاعة التي لم تدخلها محكمة الموضوع في تقدير التعويض في قرارها وهي الآلات الزراعية وأن يشمل الأمر كل القطع التي شملتها بوليصة الشحن زائدا رسوم الدعوى بنسبة التلف وأتعاب المحاماة وصرف النظر عن كل مطالبه غير (أصل البضاعة التي وردت بها بوليصة الشحن).

مع ملاحظة الأخذ في الاعتبار أن رص العفش داخل الحاوية وتستيفه مسئولية الشاحن الذي دفع مسئولية ذلك علي ممثل الشركة ومندوبها الذي عاين العفش واقترح أن يكون كل العفش داخل حاوية ٤٠ قدم إلا أن المستأنف ضده لم يستطيع إثبات ذلك وهو الذي ارتضى بأن يشحن عفشه بهذا الوضع سعيا لتخفيف مبلغ النقل وبالتالي طالما هو الذي ارتضى ذلك فيعتبر مساهما بجزء في بعض ما حصل من تلف داخل الحاوية علي إن يكون ذلك مراعاة فيه بعض التلف الذي ما حدث في بعض المعدات الصلبة علي بعض



الأشياء التي يمكن التأثير عليها من بعضها داخل الحاوية بمعنى أوضح أن يراعي في حساب جزء النسبة من التلف أن وجود اللوري مثلا يؤثر في بعض الأشياء التي معه ولا يتأثر بها وقس علي ذلك الأشياء الصلبة مع العفش القابل للكسر والتلف فتحسب مسئولية جزء من الأشياء التي تتأثر مع بعضها ولا يحسب ذلك الجزء الأخر الذي لا يتأثر مع ذلك البعض والذي يعتبر تأثيره مباشرا من وضع الحاوية علي ظهر الباخرة وفوق حاوية أخري . وهي نسبة جزئية يراعي فيها ذلك التقدير وللمحكمة أن تحسبها علي الشاحن وأن تخصم من نسبة التلف في كل الأشياء التي تقع علي عبء الناقل . ومع هذه الملاحظات يأتي اتفاقنا مع الزميل صاحب الرأي الثاني مفصلا ومجملا في نظر إعادة التقدير بواسطة محكمة الموضوع وعلي ضوء تلك الملاحظات والاستعانة بما تراه من بينة لتقدير نسبة التلف وقيمته حتى لو اقتضى الأمر عرض اليمين المتممة علي المستأنف ضده لتقدير نسبة وقيمة التلف في الأشياء التي تلفت لوجود القرينة التي تجيز الأخذ باليمين في هذه الحالة مع مراعاة ما أشرنا إليه سابقا بعرض اليمين الحاسمة علي المستأنف ضده بتفاصيل قيمة شراء البضاعة وهو ما نراه أقرب للحق والصواب وحتى لا يكون تقديرنا جزافيا

مصطفى عبد القادر

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

٢٥/٤/١٩٩٥م

الأمر النهائي :-

١/ نؤيد الحكم فيما عدا التعويض

٢/ يلغى الحكم بالنسبة لمبلغ التعويض وتعاد الأوراق لاعادة النظر فيه في ضوء المذكرة.

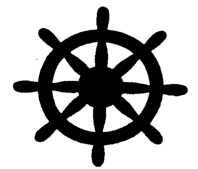
جار النبي قسم السيد
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
ورئيس الدائرة

٢٦/٤/١٩٩٥م



القسم الرابع

التصادم القطر والمساعدة



أصحاب الباخرة شيبا - مدعين

/ ضد /

١/ أصحاب الباخرة التعاون العربي - مدعي عليهم

٢/ شركة قناة الســـــويس للتأمين - مدعي عليهم

ق م / ٢٣ / ١٩٩٠م

المبادئ :-

١. إذا تم إيداع قرار المحكمين وصدر حكم المحكمة بناء عليه فإن القرار يفقد صفته كقرار صادر من جهة غير قضائيـــة ويبقـــي الحكم بصفته القضائية حكم صادر من محكمة ذات اختصـــاص ونافذ ويخضع لكل طرق الطعن .
٢. أن انتهائية قرارات المحكمين لا تتماشى مع النظريـــة التـــي أسس عليها تدرج طرق الطعن وهي تحقيق العدالة وليس هنـالك ما يمنع من تقديم استئناف بشأن قرار التحكيم
٣. تقديم شهادة التأمين التي توضح قيمة السفينة هو افضل البينات لأن شركات التأمين تحرص في البدء علي التـــأكد مـــن قيمـــة السفينة قبل التأمين عليها .
٤. تفويت ميعاد الاعتراض علــــي قـــرار التحكيـــم م ١٤٩ /٤ إجراءات مدنية لا يقف حائلاً دون استئناف الحكم بما فيه قـــرار التحكيم .

٥. من صميم عمل محكمة الموضوع مراقبة لجنة التحكيـــم فـــي تطبيقها لنصوص القانونية وعدم القيام بذلك يجعل الحكم مشـــوباً بالقصور والتسبيب .

٦. خلا القانون البحري لسنة ١٩٦١م من نصوص تحكم منازعات التصادم البحري مما يدعونـــا إلـــى اللجـــوء إلـــى الاتفاقيـــات والمعاهدات الدولية حتى ولو لم يوقع عليها أو يصادق الســـودان لان هذه المعاهدات والاتفاقيات تعد في مقام العـــرف البحـــري السائد فالسفن السودانية خارج السودان تعامل بهذه الاتفاقيـــات الدولية رغم عدم توقيعه عليها .

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة المدنية العامة بور تسودان

أصحاب الباخرة شيبا - مدعين

/ ضد /

١/ أصحاب الباخرة التعاون العربي - مدعي عليهم

٢/ شركة قناة الســـــويس للتأمين - مدعي عليهم

ق م / ٢٣ / ١٩٩٠م

الحكـــــــــــــم

أقام المدعون دعواهم في مواجهة المدعي عليهم للأسباب الآتية :-

الباخرة شيبا مملوكة لشـــركة شـــيبا للتجـــارة والملاحـــة - كولومبيو وصاحبها الكابتن إبراهيم أبو بكر وبتـــاريخ ٩٠/١٠/١١ وأثناء انتظارها خارج الميناء وكان علي متنها ٢٣٠٠ طن أسمنت و ١٥ من البحارة والقبطان تعرضت لتصادم من قبل الباخرة التعــاون العربي التي كانت خارجه من ميناء بور تسودان ويرفع المدعين أن الحادث قد حدث نتيجة لإهمال قبطان الباخرة التعاون العربي وقـــد نتج عن الحادث أن غرقت الباخرة شيبا بكل حمولتها كمـــا غـــرق ثلاثة من البحارة لذا يطلب الإدعاء الحكم لهم بالمبالغ الآتية -

(١) ٥٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي قيمة الباخرة المفقودة .

(٢) ١٩٥,٥٠٠ دولار أمريكي قيمة الأسمنت .

(٣) ١١,٢٠٠ دولار أمريكي مفقودات البحارة .



(٤) ٧٢,٠٠٠ دولار أمريكي تعويض عن فقدان ثلاثة من البحارة .

(٥) ١٣,٥٠٠ دولار أمريكي الوقود والزيوت والمؤن التي كانت علي الباخرة

(٦) ١٨٠,٠٠٠ دولار أمريكي تعويض عن فقدان العائد من تشغيل الباخرة لمدة ستة أشهر من تاريخ الحادث حتى شراء باخرة بديلة

(٧) الرسوم والأتعاب .

صرحت الدعوى بتاريخ ١٩٩٠/١٠/١٨م واستمرت مرحلة تبادل المذكرات حتى تاريخ ١٩٩١/٨/٢٦م قد تم التوصل لاتفاق بإحالة الدعوى للتحكيم حيث أصدرت لجنة التحكيم قرارها بتاريخ ٩٤/٦/٦م وأعلن للأطراف بتاريخ ١٩٩٤/٧/٧م وقدم طلب بإلغائه وصدر قرار برفض ذلك الطلب بتاريخ ٩٤/١١/٢٩ ومن ثم صاغت المحكمة نقاط النزاع فيما لم تفصل فيه لجنة التحكيم حيث جاء في صلب قرارها الآتي :-

أما فيما يختص بالطلبات الأخرى من تأمين السفينة شيبا وجازها وزيوتها والـ ٢٣٠٠ طن متري أسمنت إلي غرقت وخسارتها بسبب عقودات عملها وأي مطالبات أخري ترى اللجنة أن تقوم المحكمة الموقرة بالنظر في ذلك حسب العرائض والمستندات والأوراق المقدمة من محامو الطرفين .

ومن ثم صاغت المحكمة محضر الإقرارات ونقاط النزاع علي النحو الآتي :-

أولاً : القرارات

١. الحادث بين الباخرة شيبا والباخرة التعاون العربي .

٢. غرق الباخرة شيبا نتيجة للحادث .

٣. نتيجة للحادث غرق ثلاثة من بحارة الباخرة شيبا .

ثانياً : نقاط النزاع

١. هل الباخرة شيبا مملوكة لشـــركة شــيبا للتجـــارة والملاحـــة كولومبيو وصاحبها كابتن إبراهيم أبو بكر ؟ (إدعاء) .

٢. هل يستحق الإدعاء المبالغ المطالب بها وهي :-

أ/ ٥٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي لقيمة الباخرة المفقودة .

ب/ ١١,٢٠٠ دولار أمريكي لقيمة مفقودات البحارة .

ج/ ٧٢,٠٠٠ دولار أمريكي لقيمة تعويض عن فقدان ثلاثة من البحارة

د/ ١٣,٥٠٠ دولار أمريكي لقيمة الوقود والزيوت والمـــؤن التي علي الباخرة .

هـ/ ١٨٠,١٠٠ دولار أمريكي تعويض عن فقدان عائد التشـغيل الباخرة لمدة ٦ اشهر من تاريخ الحادث حتى تاريخ شـــراء بـــاخرة جديدة

ومن ثم تناقش المحكمة نقاط النزاع وفقاً لما عرض عليـــــها مـــن بينات للادعاء والذي يقع عليه عبء إثبات نقطتـــي الـــنزاع هـــذا بالإضافة لفشل الدفاع في تقديم قضية بعد أن منح أكثر من فرصـــ ويتم مناقشة نقاط النزاع علي النحو الآتي :



(١) هل الباخرة شيبا مملوكة لشركة شـــيبا للتجـــارة والملاحـــة - كولومبيو وصاحبها كابتن إبراهيم أبو بكر ؟

لعل هذه النقطة لم تتعرض لها الدفاع بالنقاش عند السـماع وبسماع أفاده صاحب الباخرة تقدمت بالمستندات التي تؤكد ملكيتها لشركة شيبا حيث قدمت شهادة تسجيل الشركة كما قدم شهادة تسجيل الباخرة وأنها تابعة و مملوكة لشركة شيبا - ولم يطعن الدفاع فـي تلك المستندات كما لم يقدم ما يناهضها . لذا نقرر إن الإدعـاء قـد أثبت أن البـاخرة شيبا مملوكة لشركة شيبا للتجارة والملاحة التـي صاحبها كابتن إبراهيم أبو بكر .

أما عن نقطة النزاع الثانية والتي جاءت هل يستحق الإدعاء المبـالغ المطالب بها :-

للإجابة علي هذه النقطة سوف نستعرض المبـالغ حسـب التفصيل الذي جاء بعريضة الدعوى .

بخصوص قيمة الباخرة قيمة الباخرة شيبا والتي حـدد لـها الإدعاء مبلغ ٥٠٠ ألف دولار وقد أستند في تحديـد ذلـك المبلـغ استنادا لقيمة الباخرة في شهادة التأمين وهي في رأي لا تعتبر قيمـة حقيقة للباخرة إذ أن القيمة في شهادة التأمين تحدد باتفاق الأطـراف إلا أنه وفي ظل البينة المقدمة والتي اعتمدت علي إفـادة المدعـي وشهادة التأمين ولعدم مناهضة الدفاع لهذه البينة أو تقديم أي بينـة يمكن الاعتماد عليها في تقدير قيمة الدعوى وأري أنه لابد من الأخذ بتلك القيمة المحددة في شهادة التامين بوصفها أفضل بينة قدمت في هذا الشأن ذلك بالتضامن والانفراد بين المدعي عليهم الأول والثـاني

وبصفتها الشركة المؤمن لديها ذلك لأن التأمين يشمل فقط جسم الباخرة والماكينة .

أما عن قيمة مفقودات البحارة والتي حددها الإدعاء بمبلغ ١١,٢٠٠ دولار فلم يتعرض المدعي لذلك عند الإدلاء بأقواله وحتى الشاهد الذي قدمه في هذه الخصوص لم يكن من ضمن البحارة حيث أفاد عند بداية سماعه (عند حدوث الحادث للباخرة شيبا أنا كنت في الباخرة شيبا لعمل صيانة بها " وقد حدد قيمة مفقودات بمبلغ ٥٦,٩٥٠ جنية) وأفاد بان هذا المبلغ يعادل ٢٨٧٠ دولار دون تقديم بينة علي تلك الإفادة هذا مع ملاحظة أن هذه الدعوى مرفوعة من أصحاب الباخرة شيبا ولم تكن من ضمن مطالباتهم مفقودات شاهد الإدعاء الوحيد لذا لا نجد سبيلاً للحكم لهم بهذا المبلغ .

أما بخصوص تعويض فقدان ثلاثة من البحارة فقد أفاد محامى الدفاع بأنهم قاموا بسداد الديات في البلاغ الجنائي وأيده علي ذلك محامي الإدعاء وذلك في معرض مناقشة المحكمة للمدعي عند سماعه . هذا بالإضافة إلى أن الإدعاء لم يقدم أي بينة في هذا الخصوص .

أما عن قيمة الوقود والجاز والمؤن التي كانت علي ظهر الباخرة فقد قدمت فواتير مستند إدعاء (٦) توضح أن قيمتها ٣١,٦٦٨,٤٥ دولار أمريكي إلا أنه أفاد بما يؤكد أن ما كان موجود منها عند الحادث تعادل ١٣,٥٠٠ دولار ، ولم يعترض الدفاع لذلك عند مناقشة كما لم يقدم بينة تناهض إفادة الإدعاء في هذه الجزئية لذا نقرر الحكم له بالمبلغ الذي طالب به في هذه الجزئية .

أما بخصوص قيمة التعويض عن فقدان تشغيل الباخرة لمدة ستة شهور وهي الفترة بين الحادث وشرائه لباخرة جديدة والتي قدرها المدعي بمبلغ ٣٠ ألف دولار في الشهر . نجده قدم بينة على ذلك بتقديمه للعقد الذي كان ساري المفعول عند وقوع الحادث مستند اتهام (٧) والذي لم يعترض عليه الدفاع ولم يقدم ما يناهضة لذا أري إن يكون ذلك العقد هو الأساس لتحديد قيمة التعويض والتي أري أن المدعي يستحقها للفترة التي ذكرها .

أما عن الأتعاب والتي حددها بمبلغ خمسين ألف دولار وبما أن السوابق القضائية استقرت علي عدم تحميل الطرف الآخر كوم الطرف المتعاقد مع المحامي وبما أن الأمر متروك لتقدير المحكمة ونظرا لطول الدعوى والإجراءات التي اتخذت فيه فأنني اقدر قيمة الأتعاب بمبلغ خمسمائة ألف جنية سوداني نري الحكم للمدعي بالآتي:-

(١) ٥٠٠,٠٠٠ خمسمائة ألف دولار أمريكي قيمة الباخرة المفقودة بالتضامن والانفراد بين المدعي عليه الأول والثاني .

(٢) يدفع المدعي عليه الأول ١٨٠,٠٠٠ مائة وثمانون ألف دولار تعويض عن فقدان عائد تشغيل الباخرة التعاون العربي . لفترة ستة شهور من تاريخ الحادث وحتى شرائه باخرة بديله .

<u>١٣,٥٠٠</u> ثلاثة عشرة وألف وخمسمائة دولار أمريكي قيمة الوقود والزيوت والمؤن

<u>٦٩٣,٥٠٠</u> الجملة (ستمائة ثلاثة وتسعون ألف وخمسمائة دولار

(٣) يدفع المدعي عليهم رسوم هذه الدعوى في حدود ما حكم به

(٤) يدفع المدعي عليهم للمدعي مبلغ خمسمائة ألف جنية أتعـــاب محاماة .

جمال وداعة الله النيل
قاضي المحكمة العامة المدنية / بور تسودان
٢١/٩/١٩٩٧م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / مصطفى عبد القادر رئيسا

السيد / محمد علي خليفة عضوا

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن عضوا

المستأنف ········· أصحاب الباخرة التعاون العربي

/ ضد /

المستأنف ضده·········· أصحاب الباخرة شيبا

م أ / أ س م /١٩٧/١٩٩٧م

القـــــــرار

١٣ / رجب / ١٤١٨هـ

١٣ / ١١ / ١٩٩٧م

يستأنف الأستاذ صلاح محمد عثمان أنابه عن أصحاب الباخرة التعاون العربي الحكم الصادر من قاضي المحكمة العامة المدنية (قاضي مديرية) الصادر في ١٩٩٧/٩/٢١م والقاضي بإلزامهم " دفع مبلغ ستمائة ثلاثة وتسعون ألف دولار والرسوم

وأتعاب المحاماة خمسمائة ألف جنية . ويدور محور طلبه باختصار غير مخل في الآتي :-

١. قامت المحكمة بالحكم للمستأنف ضده بكل طلباته دون أن تراعي نسبة الإهمال .
٢. لقد أصدرت لجنة التحكيم قرارها وتقدمنا وفقا لنص م ٢/١٤٨ إجراءات مدنية باعتراض علي قرارها ورفضت المحكمة هذا الاعتراض .
٣. لقد جاء قرار التحكيم مخالفا للقانون إذ لم تخالف السفينة التعاون العربي القاعدة (٥) من قانون منع التصادم وبل تقع المخالفة علي السفينة شيبا ولا توجد مخالفة لبنود القاعدة رقم ١٦٠ بخصوص السرعة وكانت تسير بسرعة بطئيه وأن منطقة البحر الأحمر غير ملائمة لاستخدام الرادار ولم يخالف قبطان السفينة القاعدة ١٢ من قانون سلامة الأرواح في البحر الفقرات (ق) و(هـ) بل أن السفينة شيبا هي التي خالفت قانون منع التصادم في البحار القاعدة ٢/أ .

ولا يوجد في هذه القواعد ما يعفي أية سفينة أو مالكها أو ربانها أو طاقمها من النتائج المترتبة علي أي إهمال ناتج عن عدم تنفيذ هذه القواعد أو عن الإهمال في اتخاذ الاحتياطات اللازمة التي تستدعي الخبرة البحرية الاعتيادية ومراعاتها أو التي تمليها الظروف الخاصة بالحالة .

٤. أيد قرار لجنة التحكيم بشأن مخالفة الباخرة شيبا للقاعدة ٢٠ من قانون منع التصادم و ٣/٢٧ والقاعدة ٣٥ و ٣٦ و ١٨ من

قانون سلامة الأرواح في البحر حول تدريـــب البحـــارة علـــي استخدام معدات السلامة ومكافحة الحريق ومناورة ترك السفينة

٥. ملخص ما يثبت بان السفينة شيبا مخالفة كليا لابسط القواعـــد منع التصادم وذلك برسوها علي المخطاف بدون استخدام أيـــة أنوار أو علامة إرشادية تنبه السفن حيث كان المفروض عليـها استخدام كل الطرق لسلامة السفينة والأرواح والتي تنتج بســبب هذه المخالفة فقدان ثلاثة ملاحين .

٦. يجب إن تتحمل الباخرة التعاون العربي ٢٥ % والسفينة شـــيبا ٧٥% .

٧. أصدرت المحكمة قرارها بقفل قضية الدفاع ولم يحالفها التوفيق لأن تأخير الدفاع كان لجلستين فقط .

٨. طالب الدفاع نسبة للحظر الدولي علي العراق إرسال أســـئلة عن طريق السفارة لاستجواب الشهود بالعراق .

٩. قرار المحكمة جاء مخالفا لقرار التحكيم .

١٠. لم يقدم الإدعاء أية بينة تثبت قيمة وشراء السفينة .

١١. غرق الباخرة أنهي أي عقد بين الباخرة وأنها أي التزام لـــها مع الآخرين ما التزمت ويسأل الدفاع ولماذا إذن التعويض

١٢. لم يقدم الإدعاء آيه بينة عن المؤن والزيوت ويلتمس استبعاد هذه المبالغ وقبوله طلباته .

من الجانب الآخر أنابه عن أصحاب البـــاخرة شـــيبا يـــرد الأستاذ عثمان مكي بالآتي :-

(١) صدر قرار التحكيم في ٩٤/٧/٧ وتبقي علي المحكمة ســـماع للبينة حول قيمة السفينة وفي ٩٥/١١/١٣ وبعد أربعة أشـــهر

تقدم المستأنفون بطعن لإلغاء قرار التحكيم بينما تنص م ٣/١٤٩ إجراءات مدنية (أن يقدم الاعتراض خلال عشرة أيام من تاريخ الإخطار به وليس تاريخ المناقشة).

(٢) أمهل الدفاع أكثر من شهرين لإحضار شهود وفشل في ذلك ومجرد الحظر علي دولة العراق الاقتصادي لا يمنع خروج الأشخاص منه وطلب الإنابة القضائية لم يقدم إلا بعد قفل قضية الدفاع .

(٣) الإهمال قررت فيه لجنة التحكيم وارتضاه الأطراف ولا جدوى لمناقشة عناصر ذلك الإهمال. والغريب في الأمر أن محامي المستأنفين يوافق علي أجزاء من قرار لجنة التحكيم والتي جاءت لصالحه ويطالب في الوقت نفسه بإلغاء القرار كله

(٤) بخصوص قيمة الباخرة قدمت المستندات والعقد الذي مفروض أن تعمل بموجبه الباخرة قبل غرقها لمدة ستة اشهر .

(٥) لم تأخذ المحكمة بتعويض العاملين مرتب ثلاثة اشهر وقدرت أتعاب المحاماة بينما يوجد عقد ألتزام المستأنف ضده بدفع ٥٠ ألف دولار ويلتمس مراجعة هذا التقدير وإضافة قيمة تعويضات العاملين .

(٦) نوافق علي خصم ٢٥% من المبلغ المحكوم به لصالح المستأنفين ورفض طلبات المستأنفين الأخرى . ومن ثم أصبح الطلبُ جاهز للفصل فيه صدر الحكم المطعون فيه ١٩٩٧/٩/٢١م وقدم هذا الطلب في ١٩٩٧/٩/٢٩م وبالتالي جاء وفقا للقيد الوارد في نص م ١٩٢ إجراءات مدنية فهو إذن

مقبول شكلا . من حيث الموضوع في تقديري إن هذا الطلـــب ينبغي الفصل فيه علي النحو الآتي :-

أولا :

بشأن قرار التحكيم ومخالفة لجنة التحكيم للقانون وبشأن النسب التـي وضعتها اللجنة بشأن الإهمال المشترك ومسئولية كل سفينة اتجـــاه ذلك وبعد صدور حكم المحكمة استنادا علي قرار المحكمين يصبـــح حكم المحكمة كأي حكم صادر منها في أي دعوى أخرى نظـــرت أمامها ويتم الطعن فيه بالطرق العادية المنصـــوص عليـــها قانونـــا فطالما تم إيداع قرار المحكمين وصدر حكم المحكمة بناء عليه فـــإن القرار يفقد صفته كقرار صادر من جهة غير قضائية ويبقي الحكـــم بصفته القضائية حكم صادر من محكمة ذات اختصاص ونافذ وبذلك فأن الحكم ليس مجرد عمل شكلي يتبع إيداع قرار المحكمين وإنمـــا هو تغيير لصفته من قرار صادر من جهة غير قضائية إلـــى حكـــم صادر من محكمة ذات اختصاص وإن نظريـــة انتهائيـــة قـــرارات المحكمين لا تتماشى مع النظرية التي أسس عليـــها تـــدرج طـــرق الطعن وهي تحقيق العدالة وليس لأي نظام قضائي محترم أن يـتردد في التدخل عن طريق الاستئناف عند وجود إجهاض للعدالة أو إساءة استغلال الإجراءات القضائية .

أنظر كتاب قاضي المحكمة العليا رمضان علي محمد قواعد التقاضي المدني في قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م وبالتـالي ليس هنالك ما يمنع من تقديم استئناف بشأن قرار التحكيـــم ولكـــن السؤال هل هنالك ما يستدعي تدخلنا أو إجهاض للعدالة أو مخالفـــة

للقانون قد تمت وهل كان قرار المحكمين غير مؤسس ؟ في البـــدء نشير إلى آن طرفي الدعوى قد اختاروا أحالة المسائل الفنية وبشـأن الإهمال ومدي مسئولية كل سفينة ونسبة الخطأ إلى لجنة تحكيم وفقـا لنص م ١٣٩ (١) إجراءات مدنية لسنة ١٩٨٣م وتعديلاته وحدد كل طرف المحكم وقامت المحكمة بتسمية رئيس التحكيم ووافق عليـــه الطرفين م ١/١٤٠ أ ج م قد فصل المحكمون في كل مسألة محــل للمخالفة علي استغلال وجاء قرار التحكيم بالأغلبية موافقا لنـــص المادة ١٤٥(أ) وجاء في الشكلية التي يتطلبها القانون وهي الكتابة م ١٤٥/ ٣ ولم تشاء المحكمة أن تستخدم سلطاتها وفقا لنص م ١٤٧ أ ج وحيث أن طرفي الدعوى قد ارتضوا إحالة الأمور الفنية إلى لجنة تحكيم مختصة وحيث يري المســتأنفون أن قــرار التحكيــم جــاء بالمخالفة لنص م ١٤٨/ج إن انطوى علي مخالفة واضحة لقــانون منع التصادم في البحر لعام ١٩٨٩م وقانون ســلامة الأرواح فــي البحر لعام ١٩٩٢ وحيث أن التحكيم كان وفقا للفصل الرابـــع مــن قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م (المرافعات) المــــواد مــن ١٣٩ لغاية ١٥٦ فإن المستأنفين ملزمين بتقديم طلب لإلغاء قـــرار التحكيم باعتباره مخالفا للقانون وفقا لنــص م ٣/١٤٩ فــي خــلال عشرة أيام من تاريخ الأخطار لا بعد أربعة أشهر وبالتــالي كــانت المحكمة محقة في رفض هذا الاعتراض وفي تقديرنا أن كل ما جاء في خطاب (خط البحر) العراقي بالعدد ٨٩٢٠ بتاريخ ٩٤/١٠/٣٠ كان محل نقاش وهو ذات ما أشار إليه الأستاذ حاليا في مذكرته لهذه المحكمة وهي مسائل فنية بحتة وفي تقديرنـــا أن لجنـــة التحكيـــم المكونة من مختصين في هذا المجال قد قتلتـــها بحثـــا وبـــالتفصيل

وبالتالي لا يوجد سند في قانون الإجراءات مع تسليمنا جواز الاستئناف في حالة أن يكون قرار التحكيم غير مؤسس قانونا يدعونا لإلغاء قرار التحكيم الآن بعد أن صار حجة في ذلك يقول د. محمد الشيخ عمر في مؤلفه قانون الإجراءات المدنية الجزء الأول ص ٤٤٤ ((لقد استقر الأمر في الهند - علما بأن المادة السودانية الإجرائية مأخوذة من القانون الهندي للإجراءات - على عدم قابلية ذلك الحكم للاستئناف إلا إذا كان متجاوزا للقرار أو لم يكن متوافقا معه . فقد اختار الخصوم محكميهم لحسم النزاع القائم بينهم ومن ثم فانه لا يحق لهم الاعتراض علي القرار وعلي ذلك فأن المحكم يصبح عند إحالة النزاع إليه القاضي الوحيد الذي ينفرد بتقدير الأمر المحال إليه لا فيما يتعلق بالوقائع فحسب بل وفي مسائل القانون ومن ثم فأن عدم مواءمة القرار للقانون لا يعتبر سببا لإلغاء القرار وذلك حيث انعقد الاتفاق بين الأطراف علي إحالة أمر قانوني للتحكيم وعليهم الالتزام بقراره بصرف النظر عن خطئه .

كما نلاحظ كما ذكر بحق الأستاذ عثمان مكي في الوقت الذي يطالب فيه الأستاذ بإلغاء قرار التحكيم باعتباره مخالفا للقانون يأتي ويؤيد قرار التحكيم في المواقع التي جاءت لصالح المستأنفين فهنا يوجد تناقض علي وجه إذ لا يمكن الجمع والتوفيق فيه بين الكلاميين المتناقضين لاستحالة وجود الشيء مع ما يناقضه وينافيه كما أقر إن شخص بالملك للمدعي ثم أدعي الشراء منه فلا تسمع دعواه فلا يتصور أن يدعي الحق الواحد علي أثنين من جهة واحدة لأن الواحد لا يستوفي من أثنين وبالتالي لا يتصور النعي علي قرار التحكيم بمخالفته للقانون ثم يأخذ المستأنفون منه ما يأتي في صالحهم من



ذات القرار لذا نرى صحة قرار التحكيم وعدم مخالفة للقانون وهـــو ملزم للطرفين .

ثانيا :-

بخصوص قفل قضية الدفاع اتفق مع محكمة الموضـــوع أن الدفاع منح فرصاً كافية ولو كان جادا لا حضر شهوده وماذا تفعـل المحكمة إزاء قول محامي الدفاع بأن قد اتصل بموكليه مرتين ولـــو يردوا عليه فخطأ المدعي عليهم وتراخيهم في الاتصال بمحاميهم لا ينبغي أن يؤثر علي حقوق الطرف الأخر وحتى إرسال الأســـئلة أو إنابة محكمة بالعراق لأخذ أقـــوال الشـــهود تحكمـــه م ٥٤ أ ج م والمادة ٦٨ من الفصل الثالث الجـــدول الثـــاني الملحـــق بقـــانون الإجراءات ولكن ميعاد ذلك عند السماع بتحديد الوقائع التي يرغبون فيها سماع الشهود ويكون ذلك في الوقت الذي أتيح للدفاع الفرصـــة لسماعه لا التقدم بهذا الطلب بعد تماطلهم وعدم الاتصال بمحاميـه وبالتالي جاء هذا الطلب متأخرا .

ثالثا :-

بخصوص طلبات الأستاذ عثمان مكي بإعادة النظر بأتعـــاب المحاماة وحقوق العاملين لا نجد لطلبه هـــذا ســـندا مـــن الناحيـــة الإجرائية في القانون الإجرائي لأنه لم يتقدم باستئناف مقـــابل ولا يتصور قبوله لمجرد رده علي مذكرة الاستئناف .

رابعا :-

أتفق مع محامي المستأنف وأيضا يتفق محـامي المسـتأنف ضده أن قرار المحكمة لم يراع نسبة الإهمال وهي ليـس ٢٥% و ٧٥% كما جاء في مذكرات محاميا الأطراف بل جاء في الفقرة (ج) من قرار التحكيم تري اللجنة إن النسبة المئوية الطرفين كالأتي .

(١) السفينة التعاون العربي ٧٠% (سبعون في المائة) .

(٢) السفينة شيبا ٣٠% (ثلاثون في المائة) .

وبالتالي نري إن يخفض من المبلغ المحكوم به ٣٠% هو مسـاهمة المستأنف ضدهم في الإهمال والخطأ ليصبح المبلغ المفروض تحكم به المحكمة كتعويض ٤٨٥,٤٥٠ ألف دولار .

خامسا :-

بخصوص تقييم قيمة السفينة في تقديرنا أن المستند الذي قدم وهو شهادة التأمين الذي يوضح قيمة السفينة هو أفضـل بينـة لأن شركات التأمين تحرص علي تحديد هذه القيمة والاتفاق حولها قبـل الإخطار فقد استقر الرأي أن العبرة بقيمة السفينة وقت بدء سـريان المخاطر أي في بداية السفر وبهذا الحكم يأخذ التشـريع اللبنـاني م ٣١٤ فقرة ٢ بحري يقول د. مصطفي كمال طه في كتابه القـانون البحري ص ٤٣٨ ((جري العمل في التأمين علي السفينة علـي أن يقوم المستأمن بتقويم للسفينة المؤمن عليها ويقبل المؤمن هذه القيمـة فتسمي القيمة المقبولة أو المتفق عليها ويسفر هذا الوضع لصعوبـة تقويم السفينة تقويما دقيقا بما يتطلبه ذلك من وقت ونفقات وأنه مـن الميسور تكوين فكرة دقيقه عن قيمة السفينة بالرجوع إلى سـجلات



هيئات تصنيف السفن كما أن التغير في قيمة السفينة طوال سريان التأمين لا يسمح للمجهز بملاحقة وتعديل قيمة التأمين تبعا لذلك (ورغم أن هذه القيمة اتفاقية بين المؤمن والمستأنف ولا أثر لها علي الغير لا أنها دليل علي قيمة السفينة رغم أنها قد لا تكون القيمة الحقيقة قد تزيد وبالتالي اعتماد المحكمة علي هذا المستند لا تثريب عليه في تحديد قيمة السفينة . أما بقية المطالبات وبخصوص بينة الشهود فهي مسألة تدخل في نطاق السلطة التقديرية للمحكمة في وزن البينة ولا تتدخل بشأنها السلطة الاستئنافية إلا إذا ما تنكب الحكم الوزن السليم للبينة لا سيما أنه لا توجد أمام المحكمة ببينة من الدفاع تخص بينات الإدعاء.

سادسا :-

طالما أخطأت المحكمة في الحكم بالتعويض كاملا دون خصم ٣٠% بنسبة مساهمة المستأنف ضدهم في "خطأ والإهمال وحصلت فرق الرسوم علي أساس المبلغ المحكوم به كاملا أري وفقا للجدول الأول الأمر السادس المادة (١٠) منه وتقرأ ((يجوز للمحكمة الاستئنافية إذا رأت أن الطعن هو بسبب خطأ المحكمة المطعون في حكمها أن تأمر بحسب تقديرها برد كل الرسم أو جزء من الرسم المدفوع عن الطعن أري أن نرد من فرق الرسوم للمستأنف ٣٠% .

مما تقدم بعد موافقة الزميلين المحترمين أري أن نأمر وفقا لنص م ٢٠٥ أ ب إجراءات مدنية لسنة ١٩٨٣م وتعديلاته :-

(١) نعدل الحكم ليكون كالآتي :-

يدفع المدعي عليهم للمدعي مبلغ ٤٨٥,٤٥٠ ألف دولار .

(٢) يتحمل المدعي عليهم بالرسوم في حدود مبلغ ٤٨٥,٤٥٠ ألـف دولار ويرد لهم ما زاد عن ذلك .

(٣) يرد من فرق الرسوم التي سددت ٣٠% للمستأنفين .

(٤) نؤيد بقية الأوامر الأخرى .

(٥) عدا ما تقوم بشطب الاستئناف ويخطر الأطراف .

محمد علي خليفة

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

أوافـــق

نادية سليمان عبد الرحمن

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

١٩٩٧/١١/١٥م

أوافـــق

مصطفي عبد القادر

قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان

١٩٩٧/١١/٢٣م

الأمر النهائي :-

(١) نعدل الحكم كالآتي :-

يدفع المدعي للمدعي عليهم مبلغ ٤٨٥,٤٥٠ ألف دولار .

(٢) يتحمل المدعي عليهم الرسوم في حدود مبلغ ٤٨٥,٤٥٠ ألـــف دولار ويرد ما زاد عن ذلك .

(٣) يرد من فرق الرسوم التي سددت ٣٠% للمستأنفين .

(٤) نؤيد بقية الأوامر الأخرى .

(٥) يشطب الطلب فيما عدا ذلك .

(٦) يخطر الأطراف .

مصطفي عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف بور تسودان
ورئيس الدائـــــرة
٢٤/١١/١٩٩٧م

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكسلا

ببور تسودان

أمام :ـــ

السيد / محمد الأمين مختار رئيسا

السيد / محمد صالح على عضواً

السيد / محمد صالح محمد عضواً

أصحاب الباخرة التعاون العربي الطاعن

ضد

أصحاب الباخرة شيبا م ضده

م ع / ط م / ١٣/١٩٩٨م

(الحكم)

هذا طعن بالنقض تقدم به المحامى المحترم صلاح محمد عثمان نيابة عـــن المحكوم ضدهم (أصحاب الباخرة التعاون العربي) في الدعوى ق ٠ م /٢٣/١٩٩٠م ضد الحكم الصادر من محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بالنمرة أ س م / ١٩٧/١٩٩٧م والقاضي بتأييد حكم محكمة أول درجه بإلزام الطاعنين بدفع المبالغ الآتية :ـ

١. ٥٠٠ ألف دولار أمريكي عبارة عن قيمة الباخرة المفقودة بالتضامن و الانفراد مع شركة قناة السويس للتأمين .
٢. ١٨٠ألف دولار أمريكياً عبارة عن تعويض عن فقدان عائد تشـــغيل الباخرة لفترة ستة أشهر من تاريخ الحادث وحتى تاريخ شراء بـــاخرة بديله .
٣. ١٣,٥٠٠ دولاراً أمريكياً عبارة عن قيمه الوقود والزيوت والمؤن.
٤. ٥٠٠ألف جنيه سوداني عبارة عن أتعاب المحاماة .

بالإضافة إلى رسوم الدعوى في حدود ما حكم به .

الوقائع :ـ

تشير الوقائع إلى إنه وبتاريخ ١٩٩٠/١٠/١١م كانت الباخرة (شـيبا ترسو خارج ميناء بور تسودان في انتظار تخليص ما تحمله من بضائع بعـد تحديد المربط المناسب لها بواسطة سلطة الميناء . وفـــي حوالـــي الســـاعة ٩:٤٥ مساء نفس اليوم كانت الباخرة (التعاون العربي) تبحر من المينـــاء وأصطدمت بالباخرة (شيبا) من الناحية إلى اليسرى مما أدى إلى غرقـــها بحمولتها . ونتيجة لهذا الحادث فقدت الباخرة الأخيرة كلها بحمولتها وهـــي عبارة عن ٢,٣٠٠ طن أسمنت كما غرق معها ثلاثة مـــن البحـــارة البـــالغ عددهم (١٥) بحاراً والقبطان .

وقد اتفق الطرفان على تشكيل لجنه تحكيم فنية وفقاً لنـــص المـــادة ١٣٩ إجراءات مدنيه وذلك للفصل في الجوانب الفنية المتنازع عليها بينـــهما وترك الجوانب الخاصة بالبضائع والعون وخلافها للمحكمة للفصل فيها بعـــد

سماع الطرفين . وقد سمى كل من الطرفين محكماً وسمت المحكمة المحكم الثالث وكلفت هذه اللجنة بالنظر في الأمور الآتية :ــ

١. الأسباب التي أدت لوقوع حادث التصادم من الناحية الفنية وفقاً لقواعد منع التصادم في البحر
٢. الضرر الناجم عن الحادث من الناحية القيمية والنسب المئوية .
٣. النسبة المئوية لمسئوليه أي من الطرفين عن الحادث وإلا ضرار الناجمة عنه و أي ضرر حدث لأي طرف ثالث .
٤. مقترحات اللجنة بتسوية النزاع بما في ذلك إجراء المقاصة والحكم بالتعويض وذلك بموجب المادة ١٤٠ إجراءات مدنيه .

هذا وقد تحدد تاريخ ٦/٦/١٩٩٤م لصدور قرار التحكيم ويمكن إيداعه قبل ذلك إذا صدر .

أصدرت لجنة التحكيم قرارها بالتاريخ المذكور وقد اعتمدت فيه على قانون منع التصادم في البحر لسنة ١٩٨٩م وملحقاته الصادرة في جنيف والمعدل في أول سبتمبر سنة ١٩٨٩م وقد جاء بالتقرير آلاتي :ــ

١. أن السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث خروج كل من السفينتين عن اتباع القانون المذكور وكذلك خروجهما عن قانون سلامة الأرواح من البحر ١٩٧٤م طبعه عام ١٩٩٢م .
٢. لقد خالفت السفينة (التعاون العربي القاعدة (٥) من قانون منع التصادم في البحر والتي تنص على إنه (على كل سفينة أن تلتزم بوضع مراقبه دقيقه بالنظر والسمع وكل الوسائل المتاحة وفي كل الأوقات والظروف وحسب ما تقتضيه الحالة منعا للتصادم) كما خالفت السفينة المذكورة القاعدة (٦) من نفس القانون والتي تنص على إنه (على كل سفينة إن تسير بالسرعة المألوفه في كل الأوقات لكي تتمكن من اتخاذ

الأجراء المناسب حسب الظروف منعاً للتصـــادم ، كمــا خــالفت الســفينة المذكورة الفقرة ٧/٣١ من قانون سلامة الأرواح في البحر والتي تنص على إنه (على كل سفينة وهى في البحر أن تتوفر لها إمكانية إرســال واســتلام إشارات الإغاثة من سفينة إلى سفينة وأيضا معلومات السلامة البحرية . وقد كان قبطان السفينة المذكورة أثناء الحادث يستخدم جهاز أل (VHF) علـى القناة (٧٠) للاتصال بضابط المقدمة أثناء مناورة رمى المخطاف بدلا مـن أن يكون على القناة (١٦) السبب الذي أدى لعدم سماعه إشارة التنبيه مــن قبطان السفينة (شيبا) بال (VHF) على القناة (١٦) العالمية والمخصصة للنداءات والاستغاثات .

٣. لقد كان للسفينة (التعاون العربي) رادارات إحداهما معطــل بســبب حريق سابق بالسفينة لم يتم إصلاحه والثاني الذي كان مستعملا أثناء الحادث لا يعمل بصوره جيده في المسافات القريبة وهذا سبب عدم رؤيتهم الســفينة(شيبا) وقد خالفت بذلك القاعدة (١٢٠) بند (ف) و (هــ) مــن قــانون سلامة الأرواح في البحر .

٤. أما السفينة (شيبا) فقد خالفت القاعدة (٣٠)من قانون منع التصــادم في البحر الفقرة (أ) المواد ١ و ٢ والتي تنص على إنه (على كل ســفينة ترسو على المخطاف إن ترفع (تستعمل) أنوار بيضاء اللون دائريـــة فــي المقدمة والمؤخرة) .

٥. لم تقم السفينة (شيبا) بتدريب البحارة على معدات السلامة الموجودة على ظهرها مما نتج عنه فقدان أرواح ثلاثة منهم مخالفه بذلك القاعدة (١٨) المادة ١٠٣ من قانون سلامة الأرواح في البحر والتي تنص على إنه (على كل فرد من أفراد طاقم السفينة المشاركة على الأقل مره واحدة في التدريــب على تمارين إخلاء السفينة وإطفاء الحريق مرة كل شهر)

٦. لقد ترتب على الحادث الأضرار الآتية :ـــ

(أ) ٥% بالنسبة للسفينة (التعاون العربي) جراء الخدوش التـــي أصابت مقدمتها

(ب) ١٠٠% بالنسبة للسفينة (شيبا) إذا إنها غرقت بكل ما فيها من وقود وزيوت

(ج) ١٠٠% بالنسبة للبضاعة وهى عبـــارة عـــن أســمنت يبلـــغ ٢,٣٠٠طناً مترياً

(د) ١٠٠% بالنسبة لا متعة وممتلكات الطاقم .

(هـــ) فقدان ثلاثة من البحارة .

هذا وقد جاء تقدير اشتراك كل من الطرفين في وقوع الحادث على النحـــو التالي :ـــ

٧٠% نسبة خطأ السفينة (التعاون)

٣٠% نسبة خطأ السفينة (شيبا)

وكما سبق إن ذكرنا فإن لجنة التحكيم قامت بإيداع قرارها المذكـــور بملف الدعوى بتاريخ ١٩٩٤/٦/٦ وتم إعلان الطرفان لجلســة ١٩٩٤/٧/٧م حيث تم تسليمهما صوره من القرار وحددت جلسة ١٩٩٤/٧/٢٠م لمناقشـــته بواسطة الأطراف ولم يتقدم أياً منهما باعتراض علـــى القـــرار إلا بجلســـة ١٩٩٤/١٠/٣٠م حيث اعترض محامى الطـــاعنين عليـــه . إلا أن محكمـــة الموضوع رفضت أعترضهم لتجاوزه للقيد الزمني المحدد بمقتضى المـــادة ١٤٩ من قانون الإجراءات المدنية .

بعدها سارت محكمة الموضوع في سماع الدعوى حول وقود السفينة (شيبا) وزيوتها والتامين عليها والتعويض عن فترة حرمانها مـــن العمـــل

لحين إحلال غيرها محلها والأسمنت الذي كان محملا عليها وقد توصلت من خلال ذلك إلى الحكم المشار أليه والذي تضمن أيضا قيمة السفينة

هذه هي الواقع كما كشف عنها المحضر وقد أوجزناها بقدر ما يسمح الإيجاز دون إخلال . على إننا وباطلاعنا على عريضة الطعن نجدها علـــى إسهابها تتركز في جوهرها على الآتي :ـــ

أولاً :ـــ

أن قرار التحكيم جاء مخالفا للقانون من عدة أوجه .

١. إن السفينة (شيبا) كانت محملة بأكثر من سعتها مما يجعلها مخالفـــه لكافة قواعد الحفاظ على سلامة الممتلكات والرواح .
٢. أن السفينة (التعاون العربي) مسيرة آليا و خارجـــه مـــن الميناء ومستنفذة كافة قواعد السلامة ومنع التصادم .
٣. إن السفينة (التعاون العربي) كانت متوجه إلى منطقـــه المخطـــاف وبهذا يكون طاقم المقدمة مستعد لرمى الخطاف وأن الخطأ يقع كله علـــى السفينة (شيبا) إذ لم تضيء أنوارها وليس بها علامة تبين مكان رسوها ولم يكن أي من ملاحيها في برج القيادة .
٤. أن السفينة (التعاون العربي) كانت تسير بســـرعة بطيئـــة (DEAD SLOW) وأن السفينة(شيبا) لم يكن يظهر منها اكثر من متر فوق سطح البحر .
٥. أن حمولة السفينة (التعاون العربي) كانت أقل مـــن (١٠) ألـــف طن ولذلك لا يشترط وجود اكثر من رادار واحد .
٦. إن السفينة (شيبا) كانت مخالفه للقواعـد ٢/أ و (٥) و (٢٠) و (٢٧/أ)

٧. إن نسبة مشاركة السفينة (شيبا) في الإهمال هـو ٧٠% وليسـت ٣٠% .

ثانيا :ـــ

إن عدم السماح للطاعنين بتقديم شهود دفاعهم اضر بقضيتهم كثيراً .

ثالثاً :ـــ

لم يقدم المطعون عليهم بخلاف شهادة التأمين أي مستند آخر يبيـــن قيمة السفينة في حين أن قيمة الباخرة عادة تحدد بواسطة خبراء وفنييـــن ولا تكفي شهادة التامين لذلك .

رابعاً :ـــ

وضح من المستندات أن السفينة (شيبا) كانت قد بيعت مـــن قبـــل بمبلغ ٥٨ ألف دولار وذلك وفقا للشـــهادة الصادرة من محكمه ســـابقه ببور تسودان وإن عمر الباخرة ٤٠ سنه وإنه لا يستقيم إن تزيد قيمتها منـــذ بيعها أول مرة إلى الحد الذي قالت به محكمة الموضوع وأيدتها فيه محكمـــة الاستئناف .

خامساً :ـــ

لا يصح التعويض عن الفترة ما بين غرق السفينة (شيبا) وإحـــلال غيرها محلها خاصة وإن كانت مستأجره . وهذا التعويض يخـــالف اتفاقيـــة البلطيق (BIMCO) فلا يجوز الجمع بين التعويض والأجره.

سادساً :ـــ

إن الحكم بالتعويض عن قيمة الوقود بذلك المبلغ المحكوم به وهـــو ١٣,٥٠٠,٠٠٠ دولاراً أمريكياً لم يكن موفقا إذ لم تقدم أية بينه تثبت القيمة .

ومن جهة أخرى فقد أعلنا الطرف الأخر بصورة من عريضة الطعن وجاء رده على لسان محاميهم الأستاذ / المحترم عثمان مكي مؤكـدا علـى صحة الحكم وقيامه على القانون والوقائع ومن ثم اصبح الطعن جـاهزا الآن للفصل فيه موضوعا بعد إن قبلناه شكلا .

إن النعى في شقة الأول بفقراته السبعة ينصب حول القرار الصـادر من لجنة التحكيم . وكما رأينا فقد رفضت محكمة الموضوع الاعتراضـات التي تقدم بها الطاعنون حول هذا القرار بحسبان أن هذه الاعتراضات قدمت خارج القيد الزمني المحدد بمقتضى المادة (١٤٩) إجراءات مدنيه .

لنتفق أولا بأن إحالة الجانب الفني من هذه الأنواع إلى لجنة تحكيـم كان باتفاق الطرفين وقد سمى كل منهما محكما وسمت المحكمـة المحكـم الثالث وذلك وفقا لنص المادة (١٣٩) إجراءات مدنيه . وقد تضمن القـرار بإحالة النزاع للتحكيم المسائل المطلوب النظر فيها والميعاد المناسب لتسـليم القرار تطبيقا لنص المادة (١٤٠) من نفس القانون وصـدر القـرار فـي الموعد المحدد واعتمدته المحكمة دون اعتراض من الطرفين فـي الجلسـة المحددة لمناقشة القرار على الرغم من أن المحضر جاء خلوا من الإشـارة إلى قبول أو رفض القرار بواسطة الطرفين في الجلسات اللاحقـة لجلسـة ١٩٩٤/٦/٦م .

وجاء الاعتراض من الطاعنين فقط في جلسة ١٩٩٤/١٠/٣٠م وبهذا يكون الطاعنون قد فوتوا على أنفسهم فرصة الاعتراض على قرار المحكمـة في الموعد المحدد بمقتضى المادة ١٤٩ /٣ من قانون الإجراءات المدنيـة وهو عشره أيام من تاريخ إخطار الخصوم به وقد ضمنته المحكمة حكمـها واصبح جزءا من الحكم . ولكن تفويت هذا الميعاد لا يقـف دون اسـتئناف الحكم بما فيه من قرار التحكيم والذي لم يكن من الممكن استئنافه على حـده

في حينه لعدم صدوره من محكمه مختصة وليس هنالك ما يمنع قانوناً من أن يشتمل الاستئناف أو يقتصر على ما ورد في قرار التحكيم ولكن من خلال الحكم ومن ثم فإنه يكون على المحكمة المستأنف أليها الحكم أن تفصل في الاستئناف . وكما يبين من الاستئناف المقدم من الطاعنين أمام محكمة الاستئناف الموقرة فإنه ينصب في جله على ما ورد في قرار التحكيم والذي تضمنه الحكم ومن ثم كان يتعين عليها أن تغوص في أعماق ذلك القرار لترى صحته من حيث الشكل باعتباره تعرض لكافة المسائل التي أحيلت أليه أو أغفل فيها أو تجاوزها أو من حيث الموضوع باعتباره خطأً فنيناً في وصف مسألة فنية أو في الاستناد إلى قانون أو نص معين . ولقد تلاحظ لي إن لجنة التحكيم قد أشارت إلى نصوص عدة قوانين وكان يتعين على محكمة الموضوع التحقق من صحة تطبيق تلك القوانين طالما أن لجنة التحكيم لم تلجأ أليها لاستفسارها عنها .

إن مراقبة محكمة الموضوع للجنة التحكيم في تطبيقها لأي من القوانين أمر يقع من صميم اختصاصها إذ إنها هي المنوط بها ذلك فتطبيق القانون من أولى واجباتها وإلا لما نصت المادة ١٤٨/ج ذلك إذا انطوي القرار علي مخالفة واضحة للقانون إذ أن علي المحكمة أن تتأكد من صحة تطبيق القانون حتى ولو وافق الأطراف على قرار التحكيم ومن ثم فعدم تعرض محكمتي أول وثاني درجه للتحقيق من صحة تطبيق اللجنة لتلك القوانين ومدى التزام السودان بها يجعل حكمها مشوباً بالقصور في التسبب مما يغل يدنا من التعرض لما ذكره الطاعنون حول هذه القوانين.

أما الطعن في شقة الثاني فهو مردود عليه بأن المحكمة قد مدت حبال الصبر ومنحت الطاعنين فرصاً كافيه وعادله لتقديم قضيتهم خاصة وأن الغرض من التحكيم هو تقصير آمد النزاع لا تطويله وقد صرحت هذه

الدعوى منذ عام ١٩٩٠م . ألم يكن في مكنه الطاعنين أن استعدوا السماع قبل تحديد تاريخه كما وأن فكرة سماع شهود الدفاع بطريق الإنابة كانت متاحة أمامهم إلا إنهم لم يلتمسوها إلا بعد صدور القرار بقفل قضيتهم .

أما الطعن في وجهة الثالث والرابع فإن الثابت أن محكمة الموضوع اعتمدت علي شهادة التأمين في تقدير قيمة السفينة وأيدتها في ذلك محكمة الاستئناف الموقرة باعتبار أنها أفضل البينات المقدمة وهذا بواسطة لجنة فنية إلا أن غرق السفينة يجعلنا نعتمد علي وثيقة التأمين إذ يفترض أن يعيد التأمين المؤمن عليه إلى نفس حالة قبل وقوع الحادث وذلك عن طريق المال . فإذا كانت القيمة المؤمن بها هي ٥٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي هذه القيمة هي التي تساوي قيمة السفينة قبل الحادث . وبالطبع فإنه يجب أن تؤمن السفينة بمبلغ مساو لقيمتها حتى لا يحقق المؤمن له ربحاً من وراء التأمين أي يجب أن يكون المؤمن له حسن النية وإلا أبطل عقد التأمين لصالح المؤمن . وفي ظروف هذه الدعوى فإن البحث في حسن نية المؤمن أو سؤها أمر مستحيل إذ أن السفينة الآن في أعماق البحر . لذلك لا منلص من التقرير بما ذهبت إليه محكمة الاستئناف الموقرة بشأن الأخذ بوثيقة التأمين باعتبارها الأفضل في ظروف هذه الدعوى ومن ثم تقرر بأن قيمة السفينة قبل غرقها هي ٥٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي ، ولا يكفي قول الطاعن بأن المطعون عليهم كانوا قد اشتروا هذه السفينة بمبلغ ٥٨,٠٠٠ دولاراً أمريكياً إذ أن المطعون عليهم يقولون بأن السفينة عند الشراء لم تكن صالحة للإيجار وأنهم قاموا بإصلاحها وصيانتها وصرفوا عليها مبالغ طائلة منذ شراءها في عام ١٩٨٤م وأنه سبق أن أمنت في العام السابق علي الحادث بمبلغ ٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكياً . وهذا يكفي في تقريري لاستكشاف قيمة وتقريرها في ظروف هذه الدعوى ليكون علي النحو المحكوم به .



وأما الطعن في وجهيه الخامس والسادس فإني لا أجد أن ثمة وجه للتعويض عن (أجرة) السفينة إذ كانت مستأجرة عند الغرق وتبقي من مدة الإيجار ستة أشهر وقد جاء التعويض ليغطي هذه المدة . إن غرق السفينة يقطع كل علاقة لها بالمستأجرين والمتعاقدين معها فهو بمثابة وقاية وقد جاءت اتفاقية البطليق (Bimco) لتؤكد هذه الحقيقة بقولها (إذا ضاعت أو فقدت السفينة يتوقف الإبحار من تاريخ ووقت فقدانها أو آخر إبلاغ عنها) . وقد نصت المادة ٢/٤ من قانون نقل البضائع بالبحر سنة ١٩٥١م علي أنه (لا يكون الناقل أو السفينة مسئولين عن الخسارة أو التلف الناتجين عن ....(ج) مخاطر وحوادث البحر أو المياه الأخرى الصالحة للملاحة) . أما القانون البحري لسنة ١٩٦١م فقد جاء خلوا من معالجة هذه المسألة ومسائل أخرى عديدة الأمر الذي يدعونا دائما إلى اللجوء إلى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية للاسترشاد بها حتى ولو لم يكن السودان قد وقع عليها إذ عادة ما تعامل السفن السودانية في الخارج بمقتضى هذه الاتفاقيات والمعاهدات لعموميتها واتفاق معظم دول العالم عليها . ونحن في إزاء هذا الفراغ التشريعي في المجال البحري لا نملك إلا إن ننادى أصحاب الشأن بضرورة إصدار قانون بحري شامل أسوة بالدول الأخرى وخاصة جمهورية مصر العربية .

إذن فالمطالبة بالتعويض عما فات المطعون عليهم من (أجرة) نتيجة لعدم إمكان تنفيذ عقد إجارة السفينة (شيبا) لا يستقيم في ظروف غرق السفينة ومن ثم أرى عدم صحة الحكم به .

وأما التعويض عن البضائع وخلافه مما قضت به محكمة الموضوع فلنعمل فيها بما جاء بنص م ٢/٤ من نقل البضائع بالبحر المذكور ما يحمى الناقل والسفينة من أي خسارة أو تلف ينجمان عن الحوادث البحرية ومن

بينها حادث الاصطدام الذي وقع بين السفينتين المذكورتين . ومن ثم يكــون الحكم بالتعويض عن البضائع والزيوت وخلافه ليس موفقاً .

أما ما جاء بالمذكرة التكميلية للقاعدتين فلا وجه للنظر فيــها لعــدم إثارتها أمام محكمة الاستئناف . وهكذا اخرج الآن للقــول بنقــض الحكــم المطعون فيه وإعادة الأوراق لمحكمة الاستئناف للتأكد من صحـــة تطبيــق النصوص القانونية المشار أليها في قرار التحكيم ثم إصدار حكمها بعد ذلــك مع مراعاة ما ورد في هذا الحكم وذلك لعدم تعرضها لهذه النصوص رغــم أثارتها أمامها

محمد صالح على
قاضى المحكمة العليا
ببور تسودان
٢/١٢/١٩٩٨م

١٧/١٢/١٩٩٨م

أوافق

محمد صالح محمد
قاضى المحكمة العليا
ببور تسودان
١٧/١٢/١٩٩٨م

أوافق

محمد الأمين مختار
قاضى المحكمة العليا
ببور تسودان
٢٨/١٢/١٩٩٨م

٢٨/١٢/١٩٩٨م

القرار النهائي :ـــ

ننقض الحكم المطعون فيه وإعادة الأوراق لمحكمة الاستئناف للتـــأكد من صحة تطبيق النصوص القانونية المشار أليها في قرار التحكيم ثم إصدار حكمها بعد ذلك مع مراعاة ما ورد في هذا الحكم وذلك لعدم تعرضها لـــــهذا النصوص رغم إثارتها أمامها

محمد الأمين مختار
قاضى المحكمة العليا
ورئيس الدائرة
ببور تسودان
٢٨/١٢/١٩٩٨م

أصحاب الباخرة أوليمبوس ٠٠٠٠٠٠ المستأنفين

ضد

سيد إسماعيل خليل طرابية ٠٠٠٠٠٠ المستأنف ضده

م أ / ا س م/٨٦/١٤٠٦هـ

المبادئ :-

١/ القانون البحري بصفة عامة ما هـــو ألا مجموعـــة الأعـــراف البحرية التي استقرت منذ القدم وجرى العمل بـــها بالإضافـــة إلـــي الاتفاقيات الدولية والفقه القانوني العام فمبادئ القـــانون البحـــري " مبادئ عالمية " بحيث يتعذر القول بوجود قانون بحري مصـــري أو آخر بريطاني أو آخر أمريكي " فالمبادئ واحدة والقواعد واحدة فـــي كل الدول البحرية.

٢/ وفقا للقواعد العامة للقانون يجوز لربان السفينة كما يجوز للوكيل البري دفع أي مبالغ ضمان تنشأ علي السفينة كما يجوز لهم الأنفاق علي السفينة وتكون السفينة ضامنه لذلك الأنفاق بموجب حق الحبس البحري.

٣/ ينشأ حق الحبس البحري لمجرد الأنفاق عليها وليـــس لمجـــرد الوكالة .

٤/ المساعدة البحرية أو الإنقاذ البحري تعني في القانون البحـــري المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة تعرضها للخطر البحري.

٥/ المساعدة البحرية والإنقاذ في حالة وجود خطر تخول للســـفينة التي تقوم بالمساعدة مكافأة كبيرة تقدر بحجم الخطر والجهد المبذول

والزمن الذي تستغرقه المساعدة وما يلحق الباخرة المساعدة من جراء الإنقاذ من أضرار أو ضياع للجهد والوقت في الإنقاذ .

٦/ وفقا لاتفاقية بور كسل الصادرة ١٩١٠/١٢/٢٣م الإنقاذ هنا إجباري لوجود عرف بحري يوجب التضامن والتعاون لتفادي أخطار البحر بين كل السفن التي تستخدم البحر لأغراض الملاحة .

٧/ تستحق السفينة التي قامت بالإنقاذ أتي بنتيجة مفيدة الحق في أجر عادل يحدده التحكيم البحري أو بواسطة المحكمة في حالة الخلاف حول التقدير أو التعويض .

٨/ المساعدة البحرية " قطر السفينة " يحدد العقد مكافأة المتفق عليهما بين الأطراف ويفسر العقد علي هدى القواعد العامة للعقود والعرف البحري.

٩/ المطالبة بالتعويض لا تنشأ ألا في حالة الإخلال بنص أو شرط صريح في العقد.

١٠/ عقد القطر أو الإنقاذ أو البحري هو من العقود المستعجلة فلا يتصور إن يركز طرفيه في كل الشروط والتفاصيل.

١١/ لا يوجد بالقواعد البحرية أو العرف البحري أساس معين يحدد وقت عملية الإنقاذ.والمساعدة البحرية .

١٢/ ربان السفينة يعتبر وكيلا لمالكها أو مستأجريها فلا يجوز إن يقاضي بصفته مالكا لها.

بسم الله الرحمن الرحيم

في محكمة استئناف الإقليم الشرقي

بور تسودان

أمام :-

السيد / صالح الشريف .... رئيسا

السيد / عبد الرؤوف حسب الله ملاسي ...... عضوا

السيد / محمد صالح علي .... عضوا

أصحاب الباخرة أوليمبوس ...... المستأنفين

ضد

سيد إسماعيل خليل طرابية ...... المستأنف ضده

م أ / ١ س م/٨٦/١٤٠٦هـ

الحكم

يستأنف المحامي الأستاذ / عثمان الشريف عن المدعى عليه (محكوم ضده) في ق م /١٩٨٤/٣٥٢م والقاضي القرار فيها في ٢٠/فبراير /٨٦ بالحكم في مواجهة المدعى عليه بمبلغ ٢٠٠٠ دولا أمريكي أو ما يعادلها من العملة السودانية ويدور محور طلبه في النقاط التالية :-

١/ تقوم الدعوى علي مطالبة المدعى قبطان السفينة (توفيق) بمبلغ ٣٥٠٠ دولار أمريكي علي سبيل التعويض لتأخير المدعى عليهما ووكيلها في سداد المبلغ المتفق عليه مقابل سحب الباخرة اوليمبوس

الجانحة في الشعب خارج الميناء إلي داخل مينـــاء بـــور تســـودان وأيضا لما تكبده من مصاريف من جراء تأخير السداد لمدة أسبوع .

٢/ استندت المحكمة في تقدير حق المدعى في التعويض علي أساس تعطل مركب المدعى ٤ أيام في انتظـــار الســـداد ومســـتنده علـــي مقتطفات من كتاب الدكتور (مصطفى كمال طه) الوجيز في القانون البحري وقررت استحقاق المدعى للمطالبة علي أساس عـــدم قيـــام الوكيل البحري للمدعى عليهم بواجب وكالته علي الوجه المطلـــوب مما سبب ضررا للمدعى.

٣/ينعى المستأنف علي الحكم مخالفته للقانون ووزن البينة وذلك في النقاط التالية :-

أ/ يقوم دفاع المدعى عليهم علي إن السداد للمبلغ المتفق عليه للإنقاذ كان في وقت معقول والمفروض إن تحدد الظروف والملابسات التي تبرر القول بأن السداد كان في وقت غير معقول ولا يوجب القـــانون أو العرف البحري إن يكون سداد المبلغ فوريا ولم ينص العقد بيـــن الطرفين علي ذلك ولم ينصرف قصد المتعاقدين عند التعاقد إلي ذلك وألا لذكر في الاتفاق صراحة.

ب/ رفع المدعي مطالبته لوكيل الباخرة والذي كان عليه الاتصـــال برئاسته للحصول علي التصديق بدفع المبلغ وهو أجراء طبيعي يقوم به كل الوكلاء وخاصة أن الباخرة باخرة جوالة ومن حق الوكيل إن يستوثق قبل السداد لتوافر ما يكفل سداد منصرفا ته كوكيل.

ج/ وفقا للقواعد العـــامة للتعويض كان المفروض إن يسعى المدعى (لتخفيف الضرر) وتقليل (نسبة الخسائر) بأن يـــترك تحصيـــل



المبلغ (لوكيله ببور تسودان) ولا مبرر لبقائه في انتظار مثل هــذا المبلغ الزهيد وتكبدا كل الخسائر التي ادعاها.

د/ تؤكد الوقائع إن توقف المدعى ببور تسودان كان لتفريغ شــحنة المركــب والــذي اســتغرق الفــترة مــن ١٩٨٤/٥/١٣م إلــى ١٩٨٤/٥/٢١م وبالتالي لا مجــال لحساب هذه المدة علي أساس (ضرر نشأ من التأخير في السداد) ورغم إن الوكيل عرض السـداد في ١٩٨٤/٥/٢٢م وتم فعلا في ١٩٨٤/٥/٢٣م ولا يعقل إن تنتظـو الباخرة وتتحمل مبلغ ٣٥٠٠ دولار لاجل صرف ٢٠٠٠ دولار.

ه/ سفينة المدعى عبارة (عن مركب صغيرة وليس باخرة بــالمعنى المقصود للبواخر) ولم يقدم المدعى أية بينة تثبت المصاريف تكبدها خلال فترة توقفه٠٠ وهي مركب صغير ولا يعقل تكبدها كل هــذه المصاريف المدعى بها والتي تفوق مصاريف أيــة بــاخرة عاديــة ٠٠ومن جهة أخرى لم يقدم المدعى أي دليل أو بينة تثبــت (دفعــه غرامة) في ميناء بور تسودان من جراء التــأخير ٠٠ وكــان مــن السهل عليه إن صح حدوث تلك الغرامة تقديم مستند من هيئة الميناء تؤكد ذلك وعليه فوضع المحكمة للغرامة المذكــورة والمصــاريف المدعاة محل تقدير في الحكم بالتعويض آمر لا سند له.

و/ القبطان وإن كان يعتبر (نائبا أو ممثلا قانونيا لملاك السفينة) ألا إن صفته تلك لا تعطيه حق رفع الدعوى باسمه شخصيا بدلا مــن أصحاب الباخرة والمفروض إن ترفع الدعوى باسم الأصيل مــلاك الباخرة وإن يقوم بعد ذلك بتمثيلهم أمــام المحكمــة وفقــا لقــانون الإجراءات المدنية السوداني والقاضي بأن ترفــع الدعــوى باســم الأصيل لانه صاحب الحق ومن جهة أخرى فرفع الدعــوى باســم

قبطان الباخرة والحكم له لشخصه يفترض إن الحكم لصالح (قبطان الباخرة) لانه المحكوم له ليس (ملاك الباخرة) ومما يؤكد ذلك إن المدعى لم يقدم أية بينة بوصفه وكيلا من أصحاب الباخرة أو إن المبلغ مستحق لاصحاب الباخرة وبالتالي فالواجب رفع الدعوى باسم الأصيل ليكون الحكم والاستحقاق للأصيل وليس وكيله أو ممثله.

د/ أخطأت المحكمة في الوجهة القانونية في الاستناد إلي ما أشار إليه (مرجع الدكتور /مصطفى كمال) في

القانون البحري كمبرر للحكم لصالح قبطان الباخرة علي أساس إمكانية رفع الدعوى باسم (القبطان) فما أورده المرجع مجرد (شرح أو حاشية أو رأي فقهي وليس له صفة القانون الملزم كما إن هذه الرأي لا تسنده قواعد القانون البحري أو العرف البحري أو الاتفاقات الدولية ٠٠ ومجرد إن مؤلف المرجع ذكر في مؤلفه (إمكانية رفع الدعوى باسم قبطان الباخرة) لا يجعل منه حجة لمخالفة ما نص عليه قانون الإجراءات المدنية السوداني الذي أوجب رفع الدعوى باسم الأصيل .

(ومن محصلة طلبه يلتمس إلغاء الحكم مع الحكم له بالتعويض تحت م ١٧٤ إجراءات مدنية من جراء حجز باخرة المستأنف في الميناء).

ومن جهة أخرى يعقب المحامي / الأستاذ/ محمد نور عثمان طمبل ٠٠ من المدعى (المستأنف ضده) علي الطلب بالأتي:-

أ/ يقدح المستأنف في الاستناد علي فقه القانون البحري المصري ومرجع الدكتور/ مصطفى كمال وعدم الرجوع إلي أي

سند في القانون البحري السوداني ٠٠وكان علي المستأنف إن يقدم سنده إن كان له أي سند آخر بخلاف ذلك سواء في القانون البحري السوداني أو أي سوابق قضائية سودانية تشير أو تؤكد خلاف ما يدعيه المدعى المستأنف ضده وكان المفروض للتدليل علي مخالفته الحكم المطعون فيه للقانون إن يشير إلي مراجعة القانونية المدعمة لرأيه ٠٠ هذا بلاضافة إلي أنه من المعلوم إن القانون البحري بصفة عامة (ما هو ألا مجموعة الأعراف البحرية التي استقرت منذ القدم وجرى العمل بها بالإضافة إلي الاتفاقات الدولية والفقه القانوني العام فمبادئ القانون البحري (مبادئ عالمية) بحيث يتعذر القول بوجود قانون (بحري مصري أو أخر بريطاني أو أخر أمريكي) فالمبادئ واحدة والقواعد واحدة في كل الدول البحرية (يشير إلي مرجع الدكتور كمال طه ص١٨١ في القانون البحري ومؤلف الفقية توماس المجلد ١٤ ص٣٢ من القانون البحري) ومجرد تسمية القانون بالمصري أو البريطاني ليس لغرض (خصوصية قانون كل دولة بل هو مجرد تسمية للمصدر الذي قنن تلك المبادئ في قوانين دون أي خلاف في الجوهر).

ب/ وفقا للقواعد العامة للقانون البحري يجوز لربان السفينة كما يجوز للوكيل البحري دفع أي مبالغ ضمان تنشأ علي السفينة ٠٠ كما يجوز لهم الأنفاق علي السفينة وتكون السفينة ضامنة لذلك الإنفاق بموجب حق (الحبس البحري) وبالتالي فحق الربان أو الوكيل البحري مضمون (بحق حبس السفينة وبيعها لأخذ حقه)وينشأ حق الحبس (لمجرد الأنفاق وليس لمجرد الوكالة) وبالتالي من حق القبطان أو الوكيل البحري رفع الدعوى للمطالبة بما انفق بدعوى

الأنفاق (يشير إلي مرجع الفقيـــة تومـــاس فـــي القـــانون المجلـــد (١٤)ص١٩٤،٢١١،١٩٩،١٩٣،٣١٩ فـــي القـــانون البحـــري البريطاني) ٠٠ وبالتالي وحيث أقرت شـــركة الباســـفيك بوكالتـــها للمدعى عليها فتكون عليها الوفاء ثم لها المطالبة بمـــا أوفـــت مـــن أصحاب الباخرة أو برفع دعوى الأنفاق المضمون الحق فيها بحـــق الحبس البحري للباخرة.

ج/بموجب الاتفاق طالب المدعى وكلاء الباخرة بالوفاء ولا مـــبرر للوكلاء في الزعم بالإمهال للوفاء للاتصال بموكلهم بالخارج قبـــل السداد فالرجوع إلي الأصيل للوفاء لا سند له في القانون البحـــري لان وفاء الوكيل يدخل في (معنى الأنفاق) علي الباخرة وبالتـــالي فحق الوكيل مضمون بدعوى الأنفاق والحبس البحري للسفينة فـــي مواجهة الملاك مما يبرر ما ذهب إليه المدعى في إن التأخير فـــي الدفع كان بسبب لا مبرر له وبالتالي كان الدفع (فـــي وقـــت غـــير معقول) وهو أساس الدعوى.

هـ/ لا مبرر للخوض في ظروف الوكيل البحري في الوفـــاء لان المطالبة أساسا ضد أصحاب الباخرة وليس وكيلها البحري .

د/ تؤكد البينة إن الاتفاق تم في ١٩٨٤/٥/١٢م ونفذ القطـــر إلـــي منطقة سلابيت في ١٩٨٤/٥/١٣م وعرض المدعى المطالبة علـــي وكلاء السفينة اللذين طلبوا مهلة في ١٩٨٤/٥/١٩م للوفاء خلال ١٥ يوما ويؤكد المدعى عليهما من واقع المحضر إن الســـفينة توقفـــت ظلت بميناء بور تسودان منذ ١٩٨٤/٥/٢٠م إلـــي ١٩٨٤/٥/٢٣م وأبحرت في ١٩٨٧/٥/٢٤م خالية من أي بضاعة بما يؤكد إن بقـــاء الباخرة كان فقط لغرض استلام المبلغ المتفـــق عليـــه وإن تـــأخير



الباخرة كان لتباطؤ وكيل المدعى عليهم في الوفاء بما التزم به في العقد.

و/ التعويض المحكوم به كان مناسبا لتعطل الباخرة بميناء بور تسودان بلا أي عمل لمدة (٧أيام) ولتكبدها مصاريف إعاشة طاقم الباخرة بما يعادل ٥٠٠ دولار أمريكي يوميا.

(ومن محصلة رده يلتمس رفض الطلب وتأييد الحكم)

وفي تقديري إن الطلب يتعين قبوله لما يلي :-

أولا :-

تتلخص وقائع الدعوى في انه قد تم اتفاق كتابي بين المدعى (قبطان الباخرة) توفيق وقبطان المدعى عليها (الوليمبوس) علي قيام المدعى بقطر الباخرة المدعى علها والتي كانت متعطلة تماما في منطقة الشعب المرجانية البحرية إلي منطقة (سلايبت) الواقعة في نطاق ميناء بور تسودان علي إن تدفع المدعى عليها مقابل ذلك مبلغ وقدره (٣ ألف دولار أمريكي) وبعد قيام المدعى بعملية القطر حدث نزاع بين الأطراف حول السداد وطلب الوكلاء البحريون للباخرة الإمهال لمدة ١٥ يوما ورفض المدعى ذلك وظل المدعى منتظرا الوفاء إلي أن تم في ١٩٨٧/٥/٢٣م .. ورفع المدعى دعواه مطالبا (بالتعويض عن الأضرار التي ترتبت علي التأخير في السداد والمتمثلة في تعطيل الباخرة (٧ أيام) ومصاريف إعاشة طاقم الباخرة ومصاريف الميناء وحرمان الباخرة من العمل خلال فترة التوقف.. ويدفع المدعى

عليهما بأن السداد كان (في الوقت المعقـــول) وبالتـــالي لا مـــبرر للتعويض .. كما أن التعويض لا سند له لان توقف الباخرة بمينـــاء بور تسودان كان لتفريغ شحنة وليس انتظارا للوفاء هذا بالإضافـــة إلي إن المدعى لم يقدم آية بينة تثبت المصاريف التي تكبدهـــا أو أي مستند رسمي يؤكد المصاريف التي أنفقها .. هذا بالإضافة إلـــي إن توقف المدعى بالميناء انتظارا للوفاء لم يكن له مـــا يـــبرره وكـــان المفروض عليه السعي لتخفيف الضرر إن صح حدوثه.

ثانيا :-

وأري مناقشة الأمر من الوجهة القانونية والفقهيـــة علـــي ضوء قواعد القانون والعرف البحري علي النحو التالي:-

١/ قبل التقرير في مسألة التعويض أو الضرر محل التعويض لابـــد لنا من تحديد الأساس القانوني الذي يرتكز عليه الاتفاق الذي تم بين الطرفين وفقا للقواعد العامة لفقه القانون البحري والقواعـــد التـــي استقرت في العرف البحري والتي قننت بموجب اتفاقـــات بحريـــة دولية وذلك علي النحو التالي :-

أ/ العقد الذي تم بين المدعى (قبطان الباخرة توفيق) والبـــاخرة (اوليمبوس) يندرج تحت قاعدة بحرية معلومة وهـــي (المســـاعدة البحرية أو الإنقاذ البحري) وتعني في القانون البحري (المعونة التي تقدمها سفينة لأخرى في حالة تعرضها للخطر البحـــري) .. وقـــد اتخذت هذه القاعدة البحرية شكل اللالتزام القانوني بعقد معاهدة بـــر وكسل المتعلقة بتوحيد قواعد المساعدة والإنقاذ البحـــري فـــي ٢٣ ديسمبر سنة ١٩١٠م وتنص المادة الأولى منـــها علـــي (تطبيـــق

الأحكام الآتية على مساعدة وإنقاذ السفن البحرية التي تكون في حالة خطر وعلى الأشياء الموجودة على ظهرها وعلى النولون وأجـــرة الركاب وكذلك على الخدمات التي هي من نفس النوع والتي تـــودي بين السفن البحرية وسفن الملاحة الداخلية بدون أي تمييز بين هذيــن النوعين من الخدمات وبغض النظر عن المياه التي حدثت فيـــها) ..

ووفقا لاحكام تلك الاتفاقية فالمساعدة والإنقاذ البحري تتطلب القيـــام بعمل مادي يؤدي بين السفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحة داخلية وبالتالي لا يعد من قبيل المساعدة مجرد تقديم المعلومات اللاســـلكية أو التلغرافية لسفينة ضالة أو إلقاء حبال المساعدة لها مـــن الـــبر أو الساحل بل لابد من حدوث عمل مادي بالمســـاعدة والإنقـــاذ بيـــن سفينتين داخل المياه والصورة العادية للإنقاذ هو ما يسمى (بـــالقطر البحري) ووفقا للقواعد العامة للعرف البحـــري فـــأن (المســـاعدة البحرية أو الإنقاذ البحري) يميز بين حالة (المساعدة البحرية فـــي حالة الخطر)والمساعدة البحرية في حالة عدم وجود خطـــر محـــدق بالسفينة المقطورة فالمساعدة في حالة الخطر تخول للسفينة التي تقوم بالمساعدة مكأفاة كبيرة تقدر بحجم الخطر والجهد المبذول والزمـــن الذي تستغرقه المساعدة وما يلحق الباخرة المساعدة من جراء الإنقاذ من أضرار أو ضياع للجهد والوقت في الإنقاذ والإنقـــــــــاذ هنا (إجباري) على كل الدول الموقعة على (اتفاقية بر وكسل) كما أنـــه إجباري على جميع السفن الأخرى التي لم توقع دولها علـــي تلـــك الاتفاقية لان (الإنقاذ أو المساعدة البحرية) عرف بحري قد اســـتقر منذ أمد بعيد يقضي (بوجوب التضامن والتعاون لتفـــادي أخطـــار البحر) بين كل السفن التي تستخدم البحر لأغراض الملاحـــة وقـــد

نصت الاتفاقية في المادة الثانية منـــها علـــي أن الإنقـــاذ البحـــري والمساعدة البحرية يترتب عليه استحقاق السفينة التي قامت بالإنقـــاذ علي (مكافأة تعويضية عادلة) بقولها (كل عمـــل أو مســـاعدة أو إنقاذ آتى بنتيجة مفيدة يعطي الحق في أجـــر عـــادل) .. والآجـــر العادل (يحدده أما التحكيم البحري) أو (بواسطة المحكمة في حالـــة الخلاف حول التقدير أو مقدار التعويض أما بالنسبة للمســـــــاعدة (البحرية الاتفاقية) وهي (القطر البحـــري بموجـــب عقـــد) فتحكمه قواعد (العقد المبرم) والمتفق عليها بين الأطـــراف مـــع تفسير العقد ونصوصه علي هدى القواعد العامة للعقـــود والقواعـــد العامة المقررة في عرف بحري مستقر وبالتـــالي وحيـــث الـــنزاع المطروح ألان هو (مساعدة بحرية اتفاقية) فالنظر في التعويـــض يحكمه العقد بين الطرفين في إطار الأحكام والقواعد العامة لطبيعـــة العقود البحرية والعلاقات البحرية المحكومة بقواعد العرف البحـــوي العام,

ب/ علي ضوء تلك المقدمة فأن العلاقة بين أطراف الـــنزاع هـــي علاقة تعاقدية بموجب (عقد قطر بحري) ثم كتابة بين الطرفيـــن .. ومن ثم فالنزاع يحكمه العقد والقواعد العامة للعقـــود علـــي ضـــوء القواعد المستقرة في القانون البحري العام والمستقرة وفقا لاحكـــام العرف البحري بالنسبة لمثل هذه العقود .. والواضح من المحضـــر إن النزاع يدور حول (المطالبة بالتعويض للوفاء بـــالمبلغ المتفـــق عليه في مقابل عملية المساعدة البحرية في وقـــت ســـبب ضـــررا للمدعي ويدور أيضا حول واقعة هل كان الوفاء في وقت معقول وما



هو الوقت المناسب للوفاء في حالة عدم الاتفاق أو عدم النص في العقد علي زمن محدد للوفاء فيه.).

وباستقراء المحضر والوقائع المطروحة أجدني مخالفا لرأي محكمة أول درجة والقاضي بالحكم بالتعويض ولما يلي من أسباب:-

١/ الواضح من المحضر إن العقد الذي تمت بموجبه المساعدة البحرية كان طرفيه قبطان الباخرة توفيق التي قامت بعملية القطر وقبطان اوليمبوس المراد قطرها ولم يحدد الاتفاق (مكان الوفاء بمقابل عملية المساعدة) أو .. (الوقت أو الزمن الذي يجب فيه الوفاء بعد عملية المساعدة المتفق عليها) وحتى يمكن المطالبة بالتعويض فلابد إن يكون هنالك إخلال بالعقد ترتب عليه أضرار تبرر الحكم بالتعويض وفقا للقواعد العامة للعقود وبالتالي فما دام العقد لم يحدد مكان الوفاء أو الزمن الواجب الوفاء فيه فلامجال للقول بحدوث إخلال بتلك الشروط في العقد حتى ينشأ تبعا لذلك الإخلال حق بالمطالبة بالتعويض ووفق للمبادئ العامة للعقود فأن الإخلال بالعقد لا يتأتى ألا بالإخلال بشرط من شروط العقد المنصوص عليها صراحة أو أي شرط ضمني تفرض ظروف وطبيعة العقد إن الأطراف قد انصرفت بينهم وقت التعاقد إلي اعتبار ذلك الشرط كجزء من العقد .. ولا يتأتى ذلك ألا بالنظر في العقد وظروفه وملابساته وطبيعته وهذه المسألة مسألة وقائع تحكم كل حالة أو نزاع وفقا لتلك الظروف وتلك الملابسات.



٢/ وفقا لنص م(١) ف(٢) من قانون المعاملات المدنية سنة ١٩٨٤م فهو القانون الواجب التطبيق علي النزاع حيث نصت تلك المادة علي

سريانه علي جميع الدعاوى التي لم تسمع في ظل القوانين الملغاة أو لم تقدم فيها أية بينة قبل صدوره وحيث صدر القانون في فبراير ١٩٨٤ م وصرحت الدعوى في مايو سنة ١٩٨٤م وسمعت في ديسمبر سنة ١٩٨٤م فأن الدعوى يسري عليها أحكام قانون المعاملات المدنية بالنسبة للعقود ووفقا لاحكامه (فالعقد شريعة المتعاقدين) وبالتالي فالتعويض بالنسبة للعقد ينشأ أساسا من جراء الإخلال بالعقد أو أي شرط من شروطه يترتب عليه ضرر للطرف المتعاقد ووفقا للمواد ١١٣-١١٤-١٢٧-١٢٨ (١) فإن المطالبة بالتعويض لا تنشأ ألا في حالة الإخلال بالعقد أو شروطه .. والنزاع كما هو مطروح أمامنا لا يستند علي الإخلال بنص أو شرط صريح في العقد حتى يترتب الحق في التعويض بناء عليه .. ولكن الجدل يدور حول الإخلال بشرط (ضمني) يوجب إن يكون الوفاء (في وقت معقول) ومسألة تحديد (ذلك الوقت المعقول مسألة وقائع مجردة كما أسلفنا يرتكز علي طبيعة العقد وملابساته والظروف المصاحبة له) وبالتالي يتعين علينا للقول بوجود إخلال من جانب المدعى عليه بواجب الوفاء في وقت ما بعد إبرام واكتمال المساعدة باعتبار أنه الوقت المعقول للوفاء وإن الوفاء في أي وقت آخر يرقى إلى مرتبة الإخلال بالعقد الموجب للتعويض لأي ضرر يحدث تبعا لذلك .. إن نعود إلي القواعد العامة للعقود لمعرفة الأساس الذي نحدد به ذلك (الوقت (المعقول للوفاء) وكيفية استخلاصه من الوقائع المطروحة.

٣/ وعلي ضوء ما تقدم وقبل مناقشة إن (السداد كان في وقت معقول) فهنالك نقطة جوهرية يتعين علينا تحديدها لارتباطها



(بالسداد) إذ قبل الحديث عن (السداد وإن كان في وقت معقـــول) لابد لنا إن نحدد أو نتعرف علي (المكان الواجب السداد فيه) وفقـــا للعقد إذ لا يعقل إن نناقش(الوقت المعقول للوفاء) دون التعرف علي محل الوفاء الذي سيدور النقاش إن الوفـــــاء الذي تم فيه كان في (وقت معقول أو خلاف ذلك(فبالرجوع إلي العقد المبرم فـــالواضح إن (الأطراف لم يحددوا مكان الوفاء) .. ولكن باســـــتقراء وقـــائع الاتفاق فيمكن التقرير بأن (قصد الأطراف قد انصـــــرف إلـــي أن تكون بور تسودان هي مكان الوفاء .. إذ إن الاتفـــاق يدور حـــول (قطر السفينة المدعى عليها من حوالي ١٤ ميلا في البحـــر إلـــي منطقة(سلاسيب الداخلة في منطقة بور تسودان) بما يفـــترض إن قصد الأطراف قد انصرف إلي إن تكون بور تسودان هـــي مكـــان الوفاء.

٤/ تبعا لتقرير إن (بور تسودان) هي المكان المتفق علي إن يتـــم الوفاء فيه يثور أمامنا التسأول الجوهري محل النزاع (ما هو الوقت المعقول للوفاء في بور تسودان ؟ وهل هو اليـــوم التـــالي لعمليـــة القطر؟ أو هو وقت وصول الباخرة المدعية ورسوها في الميناء ؟ أو بعد وصولها إلي الميناء بيوم .. أسبوع .. أو أكثر؟.

وبالرجوع إلي قانون المعاملات المدنية سنة ١٩٨٤م نجـــد أنه لم ينص علي حالة عدم الاتفاق علي وقت السداد بنص خاص بل أحال الأمر إلي القواعد العامة المتعلقة بتكييف أي مسألة لـــم يتـــم الاتفاق عليها صراحة في العقد وذلك بموجب نص المادة (٤١) منـــه والتي تنص علي (يقضى طبقا لطبيعـــة المعاملـــة .. و.. لاحكـــام القانون والعرف والعدالة .. في أي خلاف ينشأ حول المسائل التي لم

يتم الاتفاق عليها) وهذا النص مقابل لنص م (٥١) من قانون العقود الملغى لسنة ١٩٧٤م والتي تنص علي آلاتي في الفقرة الرابعة منها (يجوز إن ينشأ شرط ضمني علي إن لا يخالف ذلك الشروط الصريحة في العقد.

أ/ من استقراء قصد المتعاقدين أو سلوكها أو طبيعة المعاملات السابقة بينهما.

ب/ بحكم العرف الجاري المعمول به.

ج/ بقرار من المحكمة متى رأت ذلك ضروريا لتحقيق ما كان يرمي إليه المتعاقدان عند إبرام العقد (قواعد العدالة).

د/ بحكم القانون .

ومن ثم فلتحديد (وقت الوفاء المعقول) فلابد من تطبيق المعايير السالف ذكرها لاستخلاص إن كان السداد قد تم في وقت معقول وبالتبعية لا سند للمطالبة بالتعويض ومن ثم يتعين علينا استقراء طبيعة التعامل والقواعد العامة التي تحكم العقود البحرية والمرتكزة علي العرف البحري وفقا لما ورد من وقائع وبينات.

(٥) وعلي ضوء ما تقدم أري آلاتي:-

أ / بالنظر في طبيعة العقد أو التعامل الذي تم بين الطرفين فلا جدال في أن (عقد القطر البحري- أو الإنقاذ البحري - أو المساعدة البحرية) هي من (العقود المستعجلة) لان الإنقاذ أو النجدة أو المساعدة البحرية تأتي في ظرف حرج وعاجل وبالتالي فلا يتوقع إن يركز الأطراف عند التعاقد في تفاصيل الاتفاق أو تحديد جميع عناصره وشروطه وبكل الوضوح المطلوب في العقود العادية بما



يفترض إن الأطراف قد تركوا تقدير تلك العناصر لطبيعة المعاملـــة وظروفها وملابساتها وفقا للقواعد العامة السالف ذكرها.

ب/ من استقراء الوقائع علي هدى تلك القواعد العامة أري إن السداد كان في (وقت معقول) وبالتالي لا يستحق المدعـــى التعويـض المحكوم به ولما يلي من أسباب:-

أولا :- تشير الوقائع المطروحة إلي إن (الباخرة توفيـــق) والتي قامت (بالقطر البحري) كانت متوجهة أساسا إلي ميناء بـــور تسودان لتفريغ شحنة في الميناء وبالتالي فوجود الباخرة في الميـنـــاء أو رسوها كواقعة كان لسبب خاص بالسفينة .. وبالطبع كان التقييـم لتلك الواقعة سيختلف لو كانت لها وجهة أخرى غير بور تســـودان واضطرت للحضـور وتغيير وجهتها لسبب تلك المســاعدة البحريـــة ولقيمنا الواقعة علي ضوء ذلك الظرف.

ثانيا :- يستند المدعى في دعواه علي ركيزتين هامتين يطلـــب بموجبها الحكم له بالتعويض الأولى :- أنه اضطر بعد تفريغ شحنته في الميناء إلي البقاء منتظرا السداد للمبلغ المتفق عليه لمدة أســـبوع تكبد خلالها مصاريف الميناء ومصاريف إعاشــــة طــاقم البــاخرة وتعطله عن أي عمل خلال تلك الفترة - والركيزة الثانيـــة هـــي إن تأخير الوكيل البحري للمدعى عليهما في السداد لم يكن له ما يـبرره فلا مبرر للوكيل البحري يبرر اتصاله بموكله للموافقة علي الســـداد طالما إن حق الوكيل في مواجهة موكله مضمون وفقا لقواعد القانون البحري العام فحق الوكيل في كل ما ينفقه لصالح الموكل مضمـــون بحق الحبس البحري للسفينة بموجب(دعوى الإنفـــاق البحـــري) ..



وبالتالي فالوكيل لا مجال لوضع ظروفه محل اعتبار وفقا لقواعد العرف البحري والقانون البحري العام لتبرير التأخير في الدفع وعليه بالتالي واجب الوفاء الفوري للمدعى ثم مطالبة الأصيل بما أنفق وحقه مكفول قانونا قبل الأصيل.

ثالثا:- في تقديري ووفق للمبادئ العامة للقانون البحري والقواعد الفقهية العامة للعرف البحري التي أشار إليها المدعى فأن الأسباب التي استند عليها لا تبرر الحكم له بالتعويض فلذات الأسباب التي ساقها في ظل أحكام القانون البحري والتي تنطبق عليه كما تنطبق علي المدعى عليه تماما فأن بقاء المدعى (بالميناء انتظار للوفاء) لم يكن له ما يبرره في ظل أحكام القانون البحري العام فالمدعى (له وكيل بحري بميناء بور تسودان) وقد ظهر نيابة عنه في الدعوى بالفعل وقد قام بتفريغ شحنته بداهة بمعاونة ذلك الوكيل البحري وبالتالي فأن كان هنالك مطالبة فيمكن لوكيل المدعى متابعة إجراءات استلام المقابل ثم إيصالها للأصيل وفقا لمقتضيات (الوكالة البحرية) بمعنى إن المدعى طالما كان له وكيل بحري يتولي شئونه البحرية بالميناء فلا مبرر له للبقاء شخصيا وإيقاف الباخرة ليستلم المبلغ وتكاليف الباخرة نفقة الميناء ونفقة الإعاشة خلال التوقف وتعطيل نفسه بلا أي مبرر ومن ثم فوفقا للقواعد البحرية العامة بالنسبة للوكيل البحري (   ) والذي يطلق عليه أيضا (أمين السفينة) فان للمدعى عليه وكيل بحري يمكن إن يوفى بالنيابة عنه بأي مطالبات أو يمثله في أي إجراءات في الميناء المعني وبالمقابل أيضا فلمدعي أيضا وكيل بحري بالمثل



يمكنه أن يستوفي أي مطالبات نيابة عنه ويمثله في أي إجراء تتعلق بالحقوق البحرية وأشير في هذا الصدد إلي نفس المرجع للدكتــور / مصطفى كمال طه ص١٤٤ من مؤلفه الوجيز في القانون البحــري يقول (كان الربان يقوم بعمليات تسليم البضائع للمرســل إليــهم وتحصيل أجرة النقل مما يستغرق وقتا ليس بالقصير علــي إن دور الربان قد تغير في الوقت الحاضر بعد إن أصبحت السفينة التجاريــة تتطلب لشرائها وصيانتها رأس مال ضخم لا يمكن إن يثمــر فــي الحقيقة ألا إذا استخدم علي الوجه الأكمل مما يتطلــب عــدم بقــاء السفينة طويلا في الميناء وإعفــاء الربــان مــن عمليــات تســليم البضاعة........ الخ .. وبالتالي عمدت شركات الملاحة حــلا لــهذه المسألة إلي إنشاء فروع لها في المواني لتحل (محل الربان في كــل الأعمال البحرية المتعلقة بالسفينة في الميناء.. ولاستحالة إنشاء فرع لشركة الملاحة في كل ميناء قد ترسو فيه السفينة .. فقد أستقر الأمر علي وجود (شخص أخر) بدلا عن ربان السفينة يقوم بتلك الأعمال نيابة عن المجهز (أي ملاك الباخرة أو الشركة البحرية الملاحيــة مالكة السفينة لأغراض تجارية) من لحظة رسوها إلــي مغادرتــها الميناء وهو ما يطلق عليه (الأمين البحري أو الوكيــل البحــري) ويقول نفس المؤلف ص١٤٥ (أمين السفينة (الوكيــل البحــري) يعتبر وكيلا عن (المجهز) أصحاب الباخرة أو الشركة الملاحيــة التابعة لها السفينة) وينوب عن (المجهز) فــي تســليم البضاعــة لأربابها وتحصيل الأجرة ويجوز (للمجــهز) عــزل (الوكيــل البحري) في أي وقت حتى ولو وجد اتفاق يقضي بغير ذلك ... الــخ ويقول المؤلف ص١٤٦(بمجرد أيجار السفينة يحل الوكيل البحــري



(أمين السفينة) محل الربان في حقوقه والتزاماتـــه .. ولمـــا كـــان للربان حق المطالبة بالأجرة باسمه فأن (للامين البحري) هذا الحـق كذلك.

وعليه فارتكاز المدعى علي إن وكيل المدعى عليه واجـــب السداد عن موكله لمجرد إن له حق الحبس البحري للسفينة بدعـــوى الاتفاق البحري في مواجهة أصحاب الباخرة لا سند له لان للمدعى أيضا وكيل بحري في الميناء يعتبر وفقا للقواعد البحرية نائبا عـــن القبطان في المطالبة بالمبلغ المتعاقد عليه ومباشرة كافة الإجـــراءات بمجرد مغادرة الباخرة الميناء .. وأيضا له حق الحبـــس البحـــري والحجز علي السفينة ذاتها بدعوى للمطالبة بأجره المذكور وبالتـــالي فلا مجال لاتخاذ ذلك الأمر كمبرر بالتعويض أو لتبرير بقاءه كـــل هذا الوقت بالميناء بعد تفريغ شحنته لمجرد انتظار الوفاء وله وكيـل يمكن إن يقوم مقامه في هذا الأمر.

رابعا:- لا يوجد بالقواعد البحرية العامة أو الفقه البحري العـــام أو العرف البحري العام أساس معين ليحدد به (وقت الوفـــاء فـــي عملية الإنقاذ والمساعدة البحرية) ومن ثم لا أساس للســـند الـــذي ارتكز عليه المدعى في اعتبار (إن الوقت المعقول للســـداد) هـــو الفترة التي توقف فيها بالميناء (لتفريغ شحنته) إذ لا مجال لافتراض بأن هنالك شرط ضمني عند التعاقد بأن الوفـــاء يكون(خلال مـدة تفريغ الشحنة) لان (هذه المدة غير محددة أو معلومة وقد يســتغرق تفريغ الشحنة ساعات أو يوم و أيام أو شهر وبالتـــالي فـــلا مجـــال لاعتباره (الوقت المعقول للسداد) مع ملاحظـــة إن مـــدة التفريـــغ

للشحنة مسالة تحكمها نظم المواني ولا دخل للأطراف في تحديدها فقد تقف السفينة خارج الميناء بسبب عدم وجود مربط للرسو فيه ولا يبدأ التفريغ آلا بعد الرسو وقد يبدأ التفريغ في (مرسى عائم) داخل الميناء الأمر الذي يجعل من حساب وقت الوفاء بالمطالبة أو أي أجر خلال تلك الفترة أمر غير معلوم أو محدد للقول بنشوء شرط ضمني في الاتفاق باعتبار تلك الفترة الزمنية هي الموعد المعقول للوفاء.

خامسا :- لا يوضح المحضر أو البينة أنه من طبيعة المعاملة أو العرف الجاري ما يبرر القول بأن **الوقت** المعقول للوفاء يجب إن يكون هو الوقت إلي تستغرقه السفينة التي قامت بالقطر في تفريغ شحنتها بالميناء لان السفينة التي قد تقوم بالقطر والمساعدة البحرية أصلا غير متوجه إلي الميناء أو كانت وجهتها مكان آخر أو يكون الإنقاذ إلي مكان آخر بالقرب من أي ساحل وبالتالي لا مجال لوضع المكان الذي توقفت فيه السفينة كأساس لتقرير الزمن المعقول بصورة قاطعة.

سادسا :- الواضح إن المدعى يرتكز علي إن السداد كان في وقت غير معقول علي أساس عدم وفاء وكيل المدعى عليها بالمبلغ لم يكن فور مطالبته بالوفاء .. <u>وبل إن اتصاله بموكله للوفاء يعتبر تعطيلا للوفاء.</u> وفي تقديري إن كل ذلك لا يقوم علي سند واضح لتبرير إن الوفاء كان في وقت غير معقول .. فمجرد تقديم المطالبة للوكيل لا تعنى وجوب قيام الوكيل بالوفاء الفوري إذ لا يوجد في قواعد القانون البحري العام أو القواعد العامة لعقود الوكالة ما يلزم



الوكيل بالوفاء نيابة عن موكله بمجرد المطالبة كما إن عقد الوكالــة نفسه قد يقيد الوكيل وبل يحدد له حقوقه والتزاماته فقد يكون الوكيـل غير مفوض في حالة معينة أو إن هنالك أجراء مـا بيـن الوكيـل والموكل بالنسبة للدفع في حالات معينة وألاحظ إن المدعى اســتند علي تقرير هذا الإلزام علي أساس (إن حــق الوكيـل مضمــون بالحبس البحري) بدعوى الإنفاق البحري)وقد استند في تقرير ذلــك إلي مرجع الفقيه توماس ص٢٢٥ (والتي تقول : بصفة عامــة لا يضع القانون آلا قيودا محدودة علي الأشخاص الذين يجوز لهم الدفع بضمان السفينة .. وعليه فأن الأشخاص الذين يرتبطون عن كسـب بالسفينة كالوكلاء البحريين والشاحنين .. الخ يجوز لهم دفع المــال بضمان السفينة) ومع تقديري لرأي المستأنف أري مخالفتي لوجهـة نظره فهذا الرأي الفقهي لا يتحدث عن (الإلزام البحري علي الوكيل البحري بالأنفاق أو أنه ملزم بهذا الأنفاق لمجرد إن له حق الأنفــاق بضمان السفينة) فالآمر هنا (جوازي للوكيل البحري وليس وجوبي) (وما دام الآمر جوازيا) فلا يمكن إن يعلق علي مســألة (عــدم الأنفاق) أي إخلال بواجب أو التزام قانوني أو إخلال بعرف بحــوي مستقر ومعنى (الجواز بالإنفاق) أنه أمر تقديري للوكيل البحري له إن يقوم به أو لا يقوم وتقدير هذا الآمر متروك له .. وعليــه فــلا مجال من الوجهة القانونية والفقهية ترتيب أي أثار قانونية (علــي عدم قيام الوكيل البحري بالأنفاق أو السداد الفوري بمجرد المطالبــة .. أو عدم قيام الوكيل البحري بالوفاء آلا بعد الاتصال بموكله بشأن هذا الوفاء) في حالة عدم الاتفاق علي وقت محدد للوفاء أو اعتبــار ذلك حجة يستند عليها مقدم المطالبة لتبرير إن الوفاء كان في وقــت

(غير معقول أو إن هنالك مماطلة في الوفاء في الوقت المعقـــول)
واخلص من ذلك أنه من ذلك أنه ما دام الأنفاق (أمر جوازي) فان مجرد ضمان ذلك الأنفاق بحق رفع دعوى وحبس السفينة لا يجعـل منه أمرا وجوبيا علي عاتق الوكيل للقول بإخلاله بواجب قـانوني أو التزام واجب عليه وبالتبعية أري إن ارتكاز المدعى (علـــي عـــدم الوفاء الفوري للوكيل واتصاله بموكله للوفاء) لا سند له أو حجة في تقدير إن الوفاء كان في وقت (غير معقول) وعليه فمجرد إن الفقه البحري يري (قيام الوكيل بالأنفاق وأن له حق رفع دعوى الأنفـــاق في مواجهة المجهز فهذا حق مكفول للوكيل ولا يعقل إن يؤخــــذ أو يتخذ حجة عليه في آمر هو جواز أو حق له وليس لغيره.

سابعا:- الواضح من المحضر أنه لا خلاف واضح بين الطرفين حول الوقت إلي رست فيه سفينة المدعى والوقت الـــذي اســـتغرقه الشحن ولحين السداد فوكيل المدعى يدعي إن الباخرة المدعيـــة لـــم تدخل الميناء بعد القطر للسفينة المدعى عليها وظلت خارج الميـنـــاء منذ ١٣/٥/١٩٨٤م ولم تدخل الميـنـــاء آلا فـــي ٢٠/٥/١٩٨٤م أي ظلت في عرض البحر حتى تتأكد ما إن المبلغ المطلـــوب جـــاهز للسداد ورغم إن لديه شحنة يريد تفريغها في بور تســـودان وبـــرر بقاءه خارج الميناء (بتوفير المصاريف) (أي مصاريف ورســـوم الميناء) وانتهى من تفريغ بضاعة في ٢٠/٥/٩٧م ومن جهة أخـــوي كانت اتصالات المطالبة بالسداد تتم تلفونيا من الباخرة إلي وكيلـــها (عز الدين علي عثمان) الذي يطـــــلب بدوره وكـــلاء المدعـــى عليها وواضح ذلك من قوله (الباخرة توفيق رست علي الرصيـــف



يوم ١٩٨٤/٥/٢١م والباخرة كان بإمكانها الدخول خلال هذه المدة ولكنها لتوفير المصاريف لم تربط _ توفيق غادرت بور تسودان يوم ١٩٨٤/٥/٢٤م(وواضح من ذلك إن تأخر الباخرة خارج الميناء كان بسبب انتظار المدعى للتأكيد من الوفاء بالمبلغ بمعنى أنه ربط تفريغ شحنته بالميناء ودخول الميناء بالمبلغ المطلوب وبالتالي فتعطله خارج الميناء من ١٩٨٤/٥/١٣م إلي ١٩٨٤/٥/٢١م (أسبوع) ليس له أي مبرر لان الوفاء لم يرتبط أساس بالدخول إلي الميناء أو بتفريغ شحنته وكان يمكنه الدخول وتفريغ شحنته في اقصر وقت لان تفريغ شحنته التزام عليه سواء أكان هنالك عقد قطر بحري أو حق له مع سفينة أخري أم لا .. وكما أسلفنا إن توقفه لا مبرر لة لان له وكيل بحري يمكنه تحصيل المبلغ كما إن له حق الحجز علي الباخرة استيفاء لحقه وعليه فلا سند للتعويض الذي يطالب به المدعى لان أساس ربط دخوله الميناء لتفريغ حمولته المشحونة إلي بور تسودان بالوفاء بالمبلغ المتفق عليه.

وعليه أري إن كل الوقائع المطروحة وظروف الاتفاق علي ضوء الأحكام العامة للقانون البحري العام وطبيعة التعامل البحري بالنسبة لعملية الإنقاذ أو المساعدة البحرية والظروف التي أدت إلي الوفاء في ١٩٨٤/٥/٢٣م والظروف التي أدت إلي بقاء المدعى خارج الميناء وانتظاره أسبوعا للوفاء كلها لا تكشف عن سند أو مبرر مقبول للتقرير بأن الوفاء كان في وقت غير معقول بما يستتبع التعويض عن الأضرار التي لحقت بالمدعى من جراء ذلك وعليه أري إن الوفاء كان في وقت معقول.



٦/ وبعد التقرير بأن الوفاء كان في وقت معقول أري وعلي سبيل المناقشة والاستطراد مناقشة آلاتي:-

أ/ في تقديري أنه وبغرض إن (الوفاء كان في وقت غير معقول) فأن المبلغ المحكوم به لم يسنده أساس سليم .. فالمدعى يطالب بتعويض خاص (عبارة عن ما تكبد من مصاريف إعاشة للطاقم خلال فترة الأسبوع ومصاريف الميناء) وتعويض عام عن (تعطل السفينة) بلا عمل خلال تلك الفترة والمعلوم قانونا أن التعويض الخاص يجب إثباته للحكم به) ولا أجد بالمحضر آية بينة مقنعة تثبت مقدار تكاليف الإعاشة التي تكبدها المدعى والمفروض تقديم بينة كافية لاثبات تلك النفقات للحكم بها وخاصة إن البينة تؤكد إن السفينة من النوع الصغير والمفروض إن يحدد عدد الطاقم وتكاليف إعاشته خلال الفترة المطالب بها) وبالتالي فلا مجال للحكم بمصاريف لم تقدم أية بينة عليها وكذلك الأمر بالنسبة لمصاريف الميناء (فالواضح إن المدعى توقف خارج الميناء وبالتالي لا يستحق أي مصاريف ميناء لانه لم يدفع خلال تلك الفترة آما إذا دفع مصاريف ميناء خلال فترة تفريغه لشحنته فهذا أمر عادي لا يدخل في مقدار التعويض لانه كان سيدفعه عند دخول الميناء لتفريغ الشحنة بغض النظر عن إن لديه اتفاق بمبلغ معين علي المدعى عليها من عدمه وإذا صح إن المدعى كان مستحقا لتعويض فانه يستحق (مصاريف من ٢١ إلي ٥/٢٤) إذا قدم بينة تثبت مقدار هذه المصاريف من سلطات الميناء لان رسوم الميناء ليس مجال تقدير بل هي ما دفعه فعلا كرسوم ولا أجد بالمحضر بينة تثبت مقدار ما دفعه من رسوم الميناء وبالتالي لا أساس للحكم له بها .. أما الحكم بالتعويض العام

عن توقف الباخرة من ٢٠/٥/١٩٨٤م إلي ٢٤/٥/١٩٨٤م بعد تفريغ الشحنة فكما أسلفنا فان انتظار المدعى للوفاء دون إن ينص العقـــد علي وقت للوفاء ودون تحديد للوقت المعقول للوفاء وكان لديه وكيل يمكنه إن يباشر إجراءات المطالبة دون حاجة لتوقفه في الميناء كاف لعدم الحكم له بالتعويض لانه أصر علي البقاء انتظارا لوفاء غــير محدد الزمن أو المدة بصورة ملزمة للمدعى عليه للوفاء فيه وبالتالي كان حكم المحكمة بالتعويض العام لا سند له يـــبرره بحـــال مـــن الأحوال.

ب/ أثار المستأنف في طلبه دفعا بأن (البــاخرة)لا ينطبــق عليــها وصف سفينة ومع تقديري لرأيه لا أجد سندا لذلك سوى أنه مجــرد إدعاء بذلك من جانبه والمفروض حتـــى لا تعتـــبر البــــــاخرة المدعى عليها (سفينة تجارية) بحرية أن لا يتوافر بشأنها الشــروط العامة المطلوبة لاعتبارها سفينة من حيث التسجيل والأعداد للملاحة البحرية في البحار الخارجية فالسفينة وفقا للقواعد البحرية (هي كل منشأة تعد للعمل في البحار العامة خـــارج الحــدود الداخليــة وأن تخصص للملاحة البحرية علي وجه الخصوص) أنظــر مؤلــف د. مصطفى كمـــال طه (الوجيز في القانون البحري) ص ٣٦ وعليــه لا سند لما أثاره المستأنف من إدعاء .. فالباخرة المدعيـــة ســفينة بحرية تجارية تمارس التجارة البحرية بين الدول المختلفة.

ج/ أثار المستأنف دفعا بأن رفع الدعوى (باســم الربـــان أجــراء خاطئ) والمفروض رفع الدعوى باسم أصحاب الباخرة لان الربـــان مجرد وكيل عنهم ومن جهة أخري يعقب المستأنف ضده علي ذلــك بأن القانون والفقه البحري يجيز رفع الدعوى باسم الربان ويشير في



ذلك إلي مرجع الفقيه توماس من ص١٩٩ وأجدني متفقا في الــرأي مع ما ذهب إليه المستأنف في هذا الصدد فالربان هو وكيــــل عــن أصحاب الباخرة في كل ما يتعلق بالباخرة أما التقاضي أمام المحاكم السودانية فتحكمه أساسا قواعد الإجراءات المنصوص عليــها فـي قانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م وليس قواعد القانون البحـوي العام لان (نظام المحاكم والتقاضي وإجراءاته) تنظمه القوانيـــن الإجرائية وليس نصوص القانون البحري العام أو وجهــــة النظـر الفقهية العامة في القانون البحري فوفقا لنصوص قانون الإجــراءات فالمدعى هو صاحب الحق المدعى به أو المطالب به وهــو الـذي سيحكم له به وطالما أن ربان الباخرة هو وكيــل بحــري فصفتــه الوحيدة(في إجراءات التقاضي أنه وكيل يمثل المدعـــى الأصيـل فصفته هذه تخول له الظهور نيابة عن الأصيل فقط وليــس رفــع الدعوى باسمه ..ولو أخذنا بالقول بإمكانية رفــع الدعــوى باســم القبطان بدلا عن الأصيل فهذا معناه أيضا إن نقبل الدعــوى ضــد القبطان بنفس المنطق في أي حقوق متعلقة بالأصيل وهذا مخـــالف لنصوص قانون الإجراءات المدنية تماما فالمادة (٣٦) إجــراءات مدنية توجب في العريضة (تحديد اسم المدعى ووظيفتــه ومحـل أقامته) كما إن م ١٠٤ توجب اشتمال الحكم علــي أســم المدعــى المحكوم له والمدعى عليه المحكوم ضده وتنص م ٤٨(٢) إجراءات مدنية إلي إن (ربان السفينة) يعتبر وكيلا لمالكــها أو مســتأجرها وبالتالي لا يجوز له بهذه الصفة التقاضي بوصفه المدعى بل صفتــه هي الوكالة (يقول النص : لأغراض هذه المادة فان ربان الســفينة يعتبر وكيلا لمالكها أو مستأجريها) وعليه أخالف المستأنف ضده في

الرأي الذي أستند عليه .. أما ما ذهب إليه الفقيه توماس والذي أشار إليه المستأنف ضده ص١٩٩:والتي تقول فيها يجـوز للمحكمـة إن تقبل دعوى الإنفاق البحري التي يرفعها الربان أو الشاحن أو الوكيل البحري) فمع تقديري لذلك الرأي .. فكما أسلفت فالتقاضي وجـواز المثول أمام المحاكم تحكمه النصوص الإجرائية المنظمة لذلك ووفقـا للقانون السوداني فالمدعى هو صاحب الحق المدعى به وأما تمثيلـه في المحكمة فيجوز بالوكالة أو بواسطة الممثل القانوني ومن جهـة أخري فالفقيه توماس يتحدث عـن (دعـوى الأنفـاق) ودعـوى الأنفـاق هي (المطالبة بأي مبالغ يكون الربان أو وكيل الشـحن .. الخ قد دفعها من ماله الخاص لصالح السفينة وفي هـذه الحالـة يجوز له إن يطالب بما أنفق في مواجهة من دفع لصالحه وهذا الآمر بديهي قبوله فلو دفع الوكيل البحري أو القبطان أي مبلغ لأي جهـة من ماله الخاص لصالح السفينة فمن حقه قانونا استرداد ما دفعه من ماله الخاص إذ أن دعوى الأنفاق حق نشأ للذي أنفق في مواجهة من أنفق لصالحه وبالتالي فالمنفق هنا مدع أصيل في الدعوى ويمكنـه رفع الدعوى باسمه كصاحب حق أما في الدعاوى الأخـرى غـير الأنفاق والمتعلقة بحق السفينة أو أصحابها فصفة الربان أو الوكيـل هي الوكالة ولا حق له في المقاضاة بهذه الصفة من الأصيل بصفتـه أصيلا. وفي هذه الحالة لا بد من رفع الدعوى باسم الأصيل وصفة الربان هي تمثيله في الدعوى لأن الحكم يجب إن يصـدر لصـالح الأصيل وتتصرف أثاره للأصيل وليـس لوكيلـه (أنظـر م ١٠٥ إجراءات مدنية سنة ١٩٨٤م) ويقول الدكتور - مصطفى كمـال في مؤلفه الوجيز في القانون البحري ص١٠٢ الطبعة الثانية(الربان



بوصفه ممثلا للمجهز له وظيفتان وظيفة فنية هي قيادة السفينة وتنفيذ الرحلة البحرية المقـررة ووظيفـة تجاريـة هـي إبـرام العقـود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها) وواضح من هذا إن الربان مجرد وكيل عن المالك والمجهز في إبرام هـذه التصرفـات وهذه الوكالة وضع قانوني فرضته القواعد البحرية العامة أما حـق التقاضي وإجراءاته فلا تفرضه تلك القواعد العامة البحرية بل تنظمه القوانين الإجرائية.

وعليه أري أن رفع الدعوى ابتداء باسم ربان السفينة إجراء غير سديد وكان وحده سبب كاف لإلغاء الحكم لان الوكيل ليس لـه صفة في التقاضي باسمه في الحقوق المباشرة المتعلقـة بالمجـهز والسفينة وحقه الوحيد في المقاضاة بما ينفقه من ماله الخاص ولـه الحق في استرداده بدعوى مباشرة ضد من تم الأنفاق لصالحه.

وعليه ومن ما تقدم أري قبول الطلب وأري إن الحكم يتعين إلغاؤه وشطب الدعوى برسومها.

عبد الرؤوف حسب الله ملاسي
قاضي محكمة الاستئناف
ببور تسودان
١٩٨٧/١١/٣٠م

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة المدنية العامة بور تسودان

شركة سيكو ساينج أند مارين المحدودة

ضد

ملاك الباخرة مير أمار

النمرة / ق م /١١٠/١٩٩٣م

التاريخ /١١/٣/١٩٩٣م

الحكم

أسست المدعية دعواها في العريضة المقدمة بواسطة الأستاذ محمود الشيخ عمر علي سبب أن المدعية شركه أجنبية مقرها سنغافورة تعمل في مجال السفن وما تحمله من شحنات أو أي أموال أخرى على متنها وبتاريخ ٦/١٠/١٩٩٢م أبرمت اتفاقا تحكمه قواعد قانون الإنقاذ الإنجليزي بين المدعى والمدعى عليهم على إن يقوم المدعى بإنقاذ سفينة المدعى عليهم وسحبها وما عليها من حموله وأموال على متنها من خليج عدن حتى بور تسودان على إن يقوم المدعى عليهم بدفع المقابل بالدولار الأمريكي الذي يتم تحديده بواسطة محكم يعين لاحقا حسب شروط العقد المبرم بينهما.وقام المدعى بالوفاء بالتزاماته التعاقدية بإيصال إلى السفينة موضوع العقد بسلام إلى ميناء بور تسودان بتاريخ ٨/١١/١٩٩٢م بتاريخ ٨/١١/١٩٩٢م قام المدعى بإخطار المدعى عليهم باستيفاء خدماتهم موضوع التعاقد في شخص قبطان السفينة.قامت المدعية بمطالبة المدعي عليه لتقديم الضمان المنصوص عليه في الفقرة(٥)(١)من العقد وعلى الرغم من الاخطارات المتكررة لم يستجب

المدعى عليهم.يلتمسون من المحكمة إلزام المدعي عليهم بدفع قيمة الضمـــــان وقدره خمسمائة ألف دولار أمريكي .. وعند رد المدعي عليهم فـــي جلســـة ١٩٩٣/٢/١القبطان على الدعوى أقر بالاتفاق وأنكر المبلغ .. وعليه صاغت المحكمة ونقاط النزاع والإقرارات التي أتفق عليها الأطراف علـــى النحـــو آلاتي :ـــ

أولا :الإقرارات :ـــ

١. المدعية شركه أجنبية مقرها سنغافورة تعمل في مجال إنقاذ الســـفن مـــا تحمله من شحنات أو أي أموال أخرى على متنها .

٢. بتاريخ ١٩٩٢/١٠/٦م أبرم اتفاق بين المدعية ومدير أعمـــال المدعـــى عليها تحكمه نصوص قانون الإنقاذ الإنجليزي على أن يقـــوم المدعـــى بإنقاذ سفينة المدعى عليهم و ما بها من حموله وأموال أخرى على متنها من خليج عدن وحتى بور تسودان في مقابل ذلك يقوم المدعـــى عليـــهم بدفع المقابل الذي يتم تحديده بواسطة محكم يعين لاحقا ويكون ذلك حسب شروط العقد المبرم بينهما .

٣. قيام المدعية بالوفاء بالالتزام بإيصال السفينة موضوع العقد بسلام إلـــى ميناء بور تسودان في ١٩٩٢/١١/٨م والســـفينة موجـــودة الآن ببـــور تسودان .

٤. قام المدعى بإخطار المدعى عليهم في شخص قبطان البـــاخرة بانتـــهاء الخدمات موضوع التعاقد .

ثانيا :ـــ

نقاط النزاع

١/ هل قامت المدعية بمطالبه المدعى عليهم بتقديم الضمان المنصوص عليه في الفقرة (٥) (١) من العقد لم يستجب المدعى عليهم بدفع مبلغ الضمان مقابل إنقاذ الباخرة وقدره خمسمائة ألف دولار أمريكي (المدعى) .

٢/ بم تحكم المحكمة (محكمه)

قبل مناقشة نقطة النزاع الوحيدة مع الإفادات الواردة لابد لنـــا مـــن الإشارة إلى آلاتي :ـــ

لقد أقر مندوب المدعين عند استجوابه بواسطة المحكمة أن الباخرة تم قطرها من خليج عدن حتى بور تسودان وليس هنالك خطر على الباخرة (ميز أمار) وأكد قبطان الباخرة نفس المعنى لأن العـــطل الموجـــــود فيها هو كسر (في الكرنك شافت) ولا يمكن الباخرة من التحرك من مكانها وبالتالي ليـس هنالك خطر على طاقم الباخرة من الغرق أو البضائع المشحونة على الباخرة من التلف . وبالتالي فإن ما قام به المدعين عبارة عـــن (قطـــر) وليـــس مساعده لحركه أو إنقاذ بحري ونجد أن الإنقاذ يفترض وجود خطر كشـــرط أساسي لقيامه ويترتب على ذلك قواعد المكافأة في القانون البحـــري .. فقـــد ذكر الدكتور احمد حسنى في كتابه النقل البحري الدولـــي للبضـــائع علـــى ص٢١٥ بشأن ذلك أن التفرقة بين المساعدة والإنقاذ تنحصـــر فـــي آلاتـــي (يختلف نظام المساعدة التي تقدم السفن عن عملية إنقـــاذ السـفن اختلافـــا جوهريا .. فالمساعدة تعطى الحق في المكافأة ∴ وينظر القضـــــاء حالـــة التخلي عن السفينة (كمعيار للتميز بين الإنقاذ والمساعدة) فنكـــون بصـــدد

إنقاذ إذا كانت السفينة تم التخلي عنها وبصدد مساعده إذا لم يكن هنالك تخلى عن السفينة . وتتحقق حالة التخلي لمجرد عدم وجود أي فرد من أفراد الطاقم على ظهر السفينة وحتى يكون هنالك إنقاذ يلزم بالإضافة إلى الخطر الذي توجد فيه السفينة أن يكون الطاقم موجود على ظهرها وغير قادر على إدارة السفينة .. ثم تم إلغاء هذه التفرقة بموجب قانون معاهدة بر وكسل الأولى لسنة ١٩١٠ وجعلت شروط الخطر هو الأساس للتفرقة بين المساعدة والإنقاذ ويقول على ص ٢٣٣من نفس المؤلف .. إن معاهدة بر وكسل وكافة التشريعات والتعديلات في هذا الشأن تتحدث عن مساعدة وإنقاذ السفن البحرية ((التي تكون في حالة خطر) وعليه لا يكفي الخطر (المفترض) والذي يميز المساعدة عن الإنقاذ هو الخطر الذي توجد فيه السفينة عن حالة (القطر) فلا يمكن أن نقول أن سفينة ما قد سهلت مناوره سفينة أخرى أو نقول أن هناك مساعده .. ومعيار الخطر يجب إن يكون حقيقيا بشرط أن لا يكون مفترضا ولا يشترط أن يكون حال أو وشيك الوقوع . أيضا الدكتور على يونس فى كتابه القانون البحري على ص٥٢٥ يري أن القطر يرجع الأمر فيه إلى تطبيق القواعد العامة ..وأنه من العقود الرضائية المعلومة للجانبين .. إذ فيه سيتعهد فيه مجهز القطر بالقيام بعمل وهو القطر لمده معينه أو لجهة معلومة مقابل الحصول على أجر . والقطر عقد تجارى ولذلك يجوز إثباته بكافة الطرق .. أيضا ذهب الدكتور على جمال الدين عوض في كتابه القانون البحري في ص٥٠٧ ما بعده إلى نفس إلا تجاه السابق ولما سبق ووفقا لما ذكرت سابقا أقرر الآتي :—

١. إن السفينة ميرأمار (المدعى عليها) لم تتعرض لخطر الغرق وفقا إلى إفادة وكيل المدعين وتم قطرها من خليج عدن إلى ميناء بور تسودان وبالتالي فإن هذه العملية عمليه قطر وليس إنقاذ أو مساعده

٢. إن عملية القطر لا تخضع إلى مكافأة محدده بخلاف المساعدة والإنقاذ إنما تخضع إلى العقد الرضائي بين الطرفين الذي يحده الأجر وخلافه ويمكن إثبات ذلك بكافة طرق الإثبات المقررة قانونا .

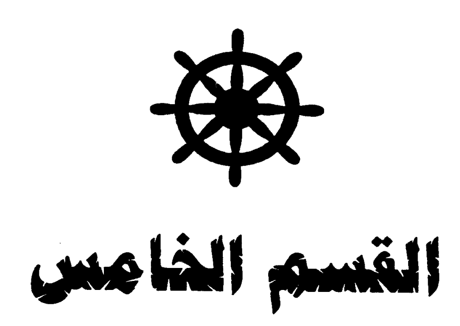
٣. لقد قدم المدعين عقد رضائي بقطر السفينة وتنص الفقرة (١) (٦) من البند ١٨ من العقد إلى أن الأجر يحدد بواسطة محكم يتم تعيينه من لندن وفقا لقواعد القانون الإنجليزي .. وبالتالي فإن تحديد مبلغ ٥٠٠ ألف دولار كان مجرد تقدير حسبما أكد مندوب المدعين عند أستجوبه بواسطة المحكمة ولم يحدد التكاليف لعملية القطر بصوره واضحة

٤. كما أن هنالك شرط في العقد يوجب تحديد مبلغ القطر بواسطة محكم في لندن حسب قواعد القانون الإنجليزي ولم يتم ذلك وأن القطر يخضع للقواعد العامة في الإثبات فإن العقد شريعة المتعاقدين وكان على الادعاء أن يلتزم بتنفيذه ما جاء في العقد وعرض الأمر إلى محكم في لندن قبل تقديم هذه الدعوى حسب الفقرة (١) (٦) من العقد (م أ (١)) عليه لما تقدم أرى الدعوى سابقه لأوانها حتى بافتراض إن القطر كان مساعده أو إنقاذ حسب م أ الفقرة (١) (٦) منه لما تقدم قررت آلا

أمر :ــ

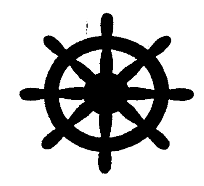
تشطب الدعوى برسومها

مرتضى الصديق الحسن
قاضى الدرجة الأولى
١٩٩٩/٣/١١م



القسم الخامس

الحجز التحفظي علي السفينة



الطاعن ....أصحاب الباخرة كوتا موليا

ضد

المطعون ضده.......نجمة سواكن

ق م/ ٥/ ١٩٩١م

أ س م /٧٥/١٩٩١م

المبادئ :ـــ

١. الإجراء التحفظي هو إجراء يتعلق بحفظ حقوق أطـــراف الدعـــوى لحيـــن الفصل فيها وبالتالي فهو إجراء مؤقت لحين الفصل في الدعوى فلا مجال مـــن الوجهة القانونية إلى اعتباره طريقا لشطب الدعوى أو الفصل في موضـــــوع الدعوى ذاته .
٢. الفصل في الإجراءات التحفظية ينبغي إلا يؤثر في إجراءات الدعوى .
٣. الدفع بسقوط الحق بالتقادم يستتبع الإقرار بالمطالبة ثم الدفع بسقوطها أمـــا إذا كان هنالك إنكار للحق فلا مجال للدفع بالتقادم .
٤. الدفع بسقوط الحق المطالب به بالتقادم مجاله الدعوى لا إجرأءات الحجـــز التحفظي .
٥. قانون نقل البضائع البحري السوداني سنة ١٩٥١م خاص بالسفن السودانية
٦. هنالك فرق بين تقديم أسباب تبرر إلغاء الإجراء الوقتـــي مـــع اســـتمرار الدعوى وبين الفصل في أسباب الحجز أو الإجراء الوقتي ولا يـــترتب عليـــها الفصل في موضوع الدعوى ذاتها وفي هذه الحالة لارتباط الفصل في الإجـراء الوقتي مع الفصل في موضوع الدعوى فلا مجال لقبـــول الأســـباب والدفـــوع المقدمة – إلا باعتبارها دفوع موضوعيه متعلقة بأصل النزاع وهـــذا مجالـــه لنظر فيها في محضر الدعوى لا في محضر الإجراء الوقتي .

بسم الله الرحمن الرحيم

في محكمة استئناف الولاية الشرقية

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :ـــ

السيد /عبد الرؤوف ملاسي..........رئيسا

السيد/ محمد الأمين مختار ....عضوا

السيد/ عبد العزيز الرشيد..........عضوا

انطاعن ....أصحاب الباخرة كوتا موليا

ضد

المطعون ضده.........نجمة سواكن

ق م/ ٥/ ١٩٩١م

أ س م /٧٥/١٩٩١م

الحكم

هذا طلب استئناف مقدم من الأستاذ / عثمان الشريف عن المدعـــى عليها في ق م /٥/١٩٩١م ضد قرار محكمة المديريـــة (فـــي الإجــراءات التحفظية) في الدعوى والقاضي القرار فيها (برفض طلب الدفاع فك الحجز

والضمان عن الباخرة) والذي سبق وأصدرته المحكمة – ويـــدور محـــور الطلب في ثلاثة نقاط :ـــ

١. أن الطاعن قبل إيداع الضمان مؤقتا لفك حجز الباخرة لحيـــن نظـــر طلبه وفي إبداء أسبابه المبررة لإلغاء الحجز والضمان.
٢. وفقا لبوليصة الشحن (تسقط مسئوليه الناقل) إذا أنقضت سنه كاملـــة من تاريخ تسليم البضاعة وحيث كان تسليم البضاعة في فـبراير ١٩٨٩م والدعوى رفعت في ١٩٩١/٤/٢٠م أي بعد سنتين فقد سقط الحق فيـــها . وهذا المبدأ الـــذي نص علـــيه عقد النقل في البند (١٩) موافق للمـــادة (٦) من قانون نقل البضائع البحري السوداني ســـنة ١٩٥١م والـــذي يقضي بسقوط الحق بعد مضى سنه من استلام البضاعة .
٣. لم تفصل المحكمة في المسألة موضوعا على أساس أن الدفع بســقوط الحق (مجاله في الدعوى وليس الإجراءات التحفظيـــة) وهـــذا الفـــهم خاطئ لأن م ١٦٢ (٢) إجراءات التي تنص صراحـــة علـــى نظـــر الإجراءات التحفظية بصوره منفصلة وأن تسمح الأسباب التـــي يبديـــها المدعى عليه لإلغاء الحجز أو فك الضمان وقد جرى القضاء علي ســماع هذه البينات في محضر الحجز وليس الدعوى وبالتالي فيجوز حسم الأمر في محضر الإجراءات التحفظية بناءً على البينة والشهود .
٤. يتضرر الطاعن من الضمان البنكى محل الحجز لأن الضمان يفرض عليه فوائد بنكية بلا طائل ويتعين عدالة فصل الأمر في الإجـــراءات التحفظية

(ومن محصلة طلبه يلتمس إلغاء الحجز والضمان بقبول الأسباب التي قدمها)

ومن جهة أخرى يعقب المحامي (عمر أحمد) على الطلـــب عـــن المدعى (المطعون ضده) بالآتي :ـــ

١. الحجز تم على الباخرة وفقا لإجراءات قانونيه صحيحه فالمدعى عليها شركة أجنبية ليس لها موطن في السودان يمكن التنفيذ عليها عند الحكم .

٢. إن مسألة قبول (الدفع في الإجراءات التحفظية) يؤثر في الدعوى مباشرة ولا مجال لحسمه بمعزل عن سماع الدعوى فالمدعى يطعن أساسا في دعواه (على أساس تزوير سند الشحن والحصول على نولون عن طريق التزوير) وهذه مسألة لا مجال لحسمها إلا بسماع الدعوى وليس في الإجراء التحفظي .

٣. ما أثاره الطاعن (هو دفوع قانونيه في موضوع الدعوى) ولا يصلح كأساس مقبول في الإجراء التحفظي لأن فيها فصل للدعوى من أساسه .

(ومن محصلة طلبه يلتمس تأييد القرار)

وفي تقديري إن الطلب يتعين عدم قبوله ولما يلى :ــ

أولا :ــ

(الإجراء التحفظي) هو إجراء يتعلق بحفظ حق إطراف الدعوى لحين الفصل فيها وبالتالي فهو إجراء مؤقت لحين (الفصل في الدعوى) وبالتالي فلا مجال من الوجهة القانونية إلى اعتبار (الإجراء التحفظي) طريقا (لشطب الدعوى) أو الفصل في موضوع الدعوى ذاتها وفي حالة ارتباط الفصل في الحجز التحفظي بالفصل في موضوع الدعوى لارتباط الوقائع فإن الأصل هو (سماع الدعوى) وليس (الإجراء التحفظي) لأن في الفصل في الدعوى (فصل في الإجراء التحفظي)والعكس غير صحيح (إذا إن الفصل في الإجراء التحفظي يجب أن لا يؤثر في إجراءات الدعوى) وبالتالي فإن كان (الفصل في الإجراء التحفظي يؤدى إلى سماع بينه حول وقائع مرتبطة تماما بالفصل في أصل الدعوى فإنه) لا يجوز ذلك

لأن الإجراء الوقتي قصد منه (إجراء وقتي لحين الفصل في الدعوى كما أسلفنا)

ثانيا :ـــ

الواضح أن الطاعن يدفع بسقوط الحق (بالتقادم) بمعنى إنه (يقو بصحة) المطالبة لأن الدفع بسقوط (الحق بالتقادم) يستتبع (الإقرار بالمطالبة ثم الدفع بسقوطها) أما إن كان هنالك (إنكار للحق أصلا) فلا مجال للدفع بالتقادم بمسألة تحتاج إلى إثبات في المقام الأول ومن ثم فالدفع المثار دفع (متعلق بموضوع الدعوى) ولا مجال لقبوله في الإجراء التحفظي وخاصة (أن الطاعن ينازع في الدعوى) كما إن هنالك نزاع حول (سند الشحن) وطالما أن سند الشحن محل نزاع فلا مجال لاتخاذ التواريخ الو راده فيه أو في أي سند أخر كمبرر للنظر في الإجراء التحفظي بمعزل عن الدعوى . هذا بالإضافة إلى إن مسألة سقوط الحق بالتقادم يعنى سماع كل تفاصيل الدعوى وبالتالي فالأصل هنا (أن يفصل في الحجز التحفظي من خلال الفصل في الدعوى وليس العكس بأن يفصل في الدعوى من خلال الإجراء التحفظي) .

ثالثاً :ـــ

آما مسألة انطباق البند (١٩) من العقد أو م (٦) من قانون سنة ١٩٥١م (النقل البحري) فهو خاص بالبواخر السودانية كما أن مسألة السقوط بالتقادم مسألة مرتبطة (بأصل الدعوى) وبالتالي فالدفع مكانه (محضر الدعوى) وليس الإجراء المؤقت وعليه أرى إن محكمه المديرية لم تخالف القانون (ونص م ١٦٢ (٢) إجراءات فهنالك فرق بين (تقديم أسباب تبرر إلغاء الإجراء الوقتي مع أستمرر الدعوى وبين (الفصل في

أسباب الحجز أو الإجراء الوقتي يترتب عليها الفصل في موضوع الدعـوى ذاتها) وفي هذه الحالة لارتباط (الفصل في الإجراء الوقتي مع الفصل فـــي موضوع الدعوى) فـــلا مجـــال لقبـــول الأســـباب والدفـــوع المثـــارة إلا باعتبــــارها دفـــوع موضوعيه متعلقة بأصل النزاع وهذه مجال النظر فيها في (محضر الدعوى) وليس (محضر الإجراء الوقتي) .

أخلص من ذلك إلى عدم قبول الطلب وشطبه . ولا أمر بالرسوم

عبد الرؤوف ح ملاسي
قاضى المحكمة العليا
ورئيس الدائرة المدنية
بور تسودان
١٩٩٢/٣/٨م

١٩٩٢/٣/٢١م
أوافق

عبد العزيز الرشيد
قاضى محكمه استئناف / بور تسودان
١٩٩٢/٣/٢١م

٢٣/٣/١٩٩٢م

أوافق

محمد الأمين مختار
قاضى المحكمة العليا
وعضو بمحكمه استئناف / بور تسودان
٢٣/٣/١٩٩٢

٢٤/٣/١٩٩٢م

الأمـــــــر

١/ يشطب الطلب برسومه

عبد الرؤوف ح ملاسي
قاضى المحكمة العليا
ورئيس الدائرة المدنية / بور تسودان
٢٤/٣/١٩٩٢

شركة شيبا للملاحة
ضد شركة ورفلي للملاحة والنقل
م أ / ١ س م/٧١/٨٨م

المبادئ :ـــ

١. إذا استطاع المدعى عليهم (المطلوب الحجز على أحد سفنهم) إثبات أن السفينة المعنية وبموجب شهادة لتسجيل وشـــهادة فحصـــها وشـــهادة الجيرمانيشير لويدز وهى الشهادة التي اعتمدت تسجيل السفينة وتؤكد آن ملاكها أشخاص غير المدعى عليهم فإن هذه الشهادات أدعى بالعبول من أقوال الشهود أو الاعتماد علي كتيب الدليل البحري للعالم العربي الـــذي يحمل أوصاف بعض السفن دون بيان لمالكيها على وجه اليقين .
٢. الحجز (الخطأ للسفينة) يبرر تعويضها بعد تقديم المستندات الدالـــة على الضرر والخسارة وما فاتها من كسب ورسوم الميناء ومؤن السفينة والطاقم .

بسم الله الرحمن الرحيم

في محكمة استئناف الإقليم الشرقي

بور تسودان

أمام :ـــ

السيد / عبد الرؤوف ح ملاسي........رئيسا

السيد/ محمد صالح على ....عضوا

السيد / عبد العزيز الرشيد............عضوا

شركة شيبا للتجارة والملاحة ٠٠٠٠٠٠ مستأنف

ضد

شركة ورفلي للملاحة والنقل..............م ضده

م أ / أ س /٧١/١٩٨٨م

المذكرة

هذه إجراءات حجز تحفظي اتخذت بمقتضى المادة ١٦٨ من قـــانون الإجراءات المدنية وليس المادة ١٦١ من نفس القانون كما كان ينبغي وتـــم بمقتضاها الحجز وعلى الباخرة (أمـــور) والتي كـــانت رأسيه بمينـــاء بور تسودان وذلك بعد إن تقدم المدعـــون فـــي الدعـــوى ٨٨/٥٧ بطلـــب

يلتمسون فيه الحجز على الباخرة المذكـورة باعتبارها مملوكة للمدعى عليهم (شركة اورفلى للملاحة والنقل)

وبقرار مسبب وبعد سماع الطرفين وشـهودهما توصلـت محكمـة الموضع إلى أن الباخرة المحجوزة لا تتبع للمدعى عليه تبعية تملك وإنمـا هي مملوكة لشركة أخرى تسمى E.H.M.Ltd ومن ثم أمرت بفك الحجـز عنها والسماح لها بمغادرة الميناء مع تكليف طـالبي الحجـز بدفـع مبلـغ خمسمائة دولار أمريكيا لملاك الباخرة المحجوزة كتعويض أسمى وذلك بنـاء على طلبهم وعلى النحو الذي أبدوه في سياق أقوالهم .

أمامنا طلب الآن مقدم من طالبي الحجز وهو طلب مطول اسـتطعنا إن نخرج منه بأنهم يرون خطأ ما توصلت أليه محكمة أول درجه في وزنـها للبينات وزنا سليما . وقد أتحنا الفرصة للطرف الثاني للـرد فجـاء ردهـم مطولا أيضا ومؤكدا على صحة وزن البينة وزنا سليما ومن ثم أصبح الطلب جاهزا الآن للفصل فيه موضوعا بعد إن قبلناه شكلا .

وعليه وبعد الاطلاع على سائر الأوراق والمستندات نجـد أن مـا توصلت أليه محكمه أول درجه صحيح ومتفق مع الوزن السـليم للبينـات . ذلك لأن ما قدمه المحجوز عليهم يقف قويا صامدا أمام ما قدمه طالبو الحجز . فقد استطاعوا إن يبرزوا شهادة تسجيل السفينة وشهادة فحصـها وشـهادة الجيرمانشيرلويدز وهى الشهادة التي اعتمدت تسجيل السفينة وكلها تؤكـد إن ملاك هذه الباخرة هم E.H.M.Ltd وليسو شركة أورفلى للملاحة والنقـل . ولا شك أن هذه الشهادات أدعى بالقبول من مجرد أقوال شهود أو تقديم كتيب الدليل البحري للعالم العربي الذي يحمل أوصافاً لبعض السـفن دون بيـان لمالكيها على وجه اليقين . كما قالت محكمة الموضوع بحق إن مجرد كـون إن أسم الباخرة المعنية هو أسم الباخرة بجاوى لأحد الخيران المحلية لا يرقى



للقول بأن الباخرة تتبع لشركة أورفلى للملاحة والنقل . لذلك كله والأسباب التي ذكرتها محكمة أول درجة فأنى أرى أن ما قدمه المحجوز عليهم يكفي لاستبعاد أمر الحجز لعدم قيامه عل أساس متين من الوقائع أو القانون مما يقتضي استبعاده .

بقى بعد ما قالت به محكمة الموضوع بشان تعويض المحجوز عليهم وفقا لنص المادة ٢٧٤ من قانون الإجراءات المدنية .

والواضح أن المحجوز عليهم كانوا قد ضمنوا ردهم عند إبداء أسبابها التي تمنع الحجز ما يفيد بأن في إجراء الحجز ما يكبدهم خسارة مالية كبيرة قدروها بثلاثة ألف دولار أمريكي يوميا إضافة إلى مصاريف المؤن والأجور وعما فات الباخرة من كسب . وقد شرح قبطان الباخرة تفاصيل هذه الخسارة (آل ٣ ألف دولار) على ص٦ من المحضر (حيث بدأ ترقيم المحضر بعد إصدار أول قرار وليس منذ مبدأ الأمر) بقوله بأن هذه الباخرة مستأجرة بواسطة رجال أعمال صوماليين بجيبوتي وأن هذه الخسارة نتجت عن عدم وصول الباخرة إلى جيبوتي في موعدها المحدد وقدم عقدا يؤكد ذلك بالإضافة إلى أن الباخرة تدفع رسوم ميناء في أثناء الحجز كما تقوم بالصرف على الباخرة وطاقمها بما يساوى ٥٠٠دولار يوميا في شكل زيوت ووقود وأجور وطعام وماء .

ولاشك أنه كان أمام الطرف الآخر أن يناقش هذا الطلب وقد وجه عدة أسئلة حوله إلا أن الأمر وكما قالت محكمة الموضوع يحتاج إلى تسليط مزيد من الضوء عليها إذ كان يمكن تقديم المستندات الخاصة باستحقاقات الميناء علي السفينة ذلك للتأكد من تواريخها وقيمتها وكذا إي مستندات أخرى أو أقوال شهود تدعم هذه المطالبة وهذا ما لم يتسن في هذه الإجراءات . وحيث أن الحكم بأي تعويض تطبيقا لنص المادة (٢) من نص م ٢٧٤

المذكور فأن الحكم بتعويض أسمى قصدت محكمة الموضوع من ورائه في واقع الأمر أن يكون جزءا من التعويض المطالب به والذي قد يحكم به في دعوى منفصلة يكون أمر غير موفق وغير متفق؟صحيح القانون وربما أدى إلى ضياع حقوق المحجوز عليهم . لذا فإذا وافق الزميلان المحترمان فإني أرى :

١- أن نؤيد الأمر باستبعاد أمر الحجز والموافقة على مغادرة الباخرة الميناء بور تسودان .

٢- أن نعيد الأوراق لمحكمة الموضوع لإتاحة الفرصة للطرفين لتقديم ما لديهم لإثبات أو نفى استحقاق المحجوز عليهم للتعويض الذي طالبوا به

محمد صالح على
قاضى محكمة استئناف / بور تسودان
٢٤/٢/١٩٨٩م

٢٤/٢/١٩٨٩م
أوافق

عبد الرؤوف ح ملاسي
قاضى المحكمة العليا
ورئيس الدائرة المدنية
بور تسودان
٢٤/٢/١٩٨٩م

٢٦/٢/١٩٨٩م

أوافق

عبد العزيز الرشيد

قاضي محكمه استئناف

بور تسودان

٢٦/٢/١٩٨٩م

٢٧/٢/١٩٨٩م

الأمر :ـ

1. **نؤيد الأمـــر باستبعاد الحجز والموافقة على مغادرة الباخرة مينـــاء بور تسودان**
2. **تعاد الأوراق لمحكمه الموضوع للسير في الإجراءات وفقا للمذكرة**
3. **لا آمر بشأن الرسوم**

عبد الرؤوف ح ملاسي

قاضي المحكمة العليا

ورئيس الدائرة المدنية

٢٧/٢/١٩٨٩م

أصحاب الباخرة هشام (١)..........مستأنف

ضد

١/ أحمد شرف الدين إبراهيم

٢/ عبد الله شاهين م . ضدهما

م أ / أ س م / ٥٥ / ١٩٩٠م

المبادئ

١. لا يكفي للحجز على السفينة أن يكون هو المال الوحيد للمدعى عليه بل لابد من إثبات أن المال المراد حجزه عرضه للضياع أو عرضه للتلف أو عرضه لنقل ملكيته .

٢. في حالة إجراء الحجز موقتا بناء على أدلة إلا دعاء يعلن المدعى عليهم بإسراع فرصة لإبداء السبب المانع .

٣. وجود الباخرة خارج المرابط داخل المياه الإقليمية السودانية لا يعني إنها خرجت من محيط الميناء

بسم الله الرحمن الرحيم

في محكمة استئناف الإقليم الشرقي

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام

السيد/ عبد الرؤوف ح ملاسي ....رئيسا

السيد / محمد الأمين مختار ....عضوا

السيد/ محمد صالح على ....عضوا

أصحاب الباخرة هشام (١)..........مستأنف

ضد

١/ أحمد شرف الدين إبراهيم

٢/ عبد الله شاهين   م . ضدهما

م أ / أ س م / ٥٥ / ١٩٩٠م

المذكرة

أقام المستأنف عليه الدعوى رقم ٩٠/٤٥٥ ضد المستأنفين يطالبهم فيها بأجرة عن عده أشهر . وقد تقدم بطلب لإجراء الحجز التحفظي على باخرتهم التي يعمل عليها ضمانا لما قد يحكم له به على أساس أنها هي المال

الوحيد الذي يملكه المستأنفون .وقد استجابت المحكمة له في غيبة المستأنفين وقبل إبداء أسبابهم المانعة كذلك والتفت بإعلانهم لجلسة قادمة لإبـــداء هـــذه الأسباب .

وقبل حلول موعد هذه الجلسة أفادت سلطات الميناء بـــأن البـــاخرة المعنية لا تربط بالميناء وإنما ترسو على مسافة منها داخل المياه الإقليميـــة للسودان ولذلك رأت أن تفرض عليها حراسه فقط في الوقت الحالي . كمـــا رأت إن تسحب هذه الباخرة إلى الميناء على نفقـــة المتقـــاضين . فـــأمرت المحكـــمة أن يتم ذلك على نفقة المستأنف عليه (المدعى) فأســـتأنف لـــدى السيد / قاضى المديرية والذي عدل الأمر ليكون السحب على نفقة المستأنفين (المدعى عليهم) ومن ثم تقدمت أمامنا محامية المدعى عليهم بهذا الطلـــب والذي ضمنته ما يفيد بخطأ قرار السيد / قاضى المديرية من عدة أوجـــه ، فهو من جهة أعتمد على القول بأن إثارة ما قرره نص المادة ١٦٧ إجراءات مدنيه سابق لأوانه في حين أن الحجز تم على أساس هذا النص وهـــو كمـــا يبين من فحواه يحدد ثلاثة شروط لإجراء الحجز بناء عليه هـــي أن يكـــون المال المراد حجزه أما عرضه للضياع أو للتلف أو لنقل ملكيته في حيـــن إن الحجز تم على أساس إن الباخرة المحجوزة هي المال الوحيد للمستأنفين وهو أمر يخالف نص هذه المادة .

كما وأن ما قال به السيد / قاضى المديرية بشأن تطبيق المـــادة ١١٢ إجراءات مدنيه لم يكن موفقا أيضا لأن الحكم لم يصدر في هذه الدعوى بعـــد حتى يمكن إن يحكم بمصاريفها ضد المحكوم عليهم . هذا وقد تضمن الطلب أسبابا أخرى لا نرى ضرورة لإدراجها لأنها لن تكون محلا لقرارنا والـــذي نرى إنه سيرتكز على جانب واحد فقط هو صحة توقيع ذلك الحجز أو خطاه

هذا وقد أتحنا الفرصة للمستأنف عليه للرد ولم يرد ولذلك حجزت هذه الأوراق للفصل فيها مباشرة .

وحقيقه لقد دهشت لما سار عليه هذا الحجز من أخطاء واضحة لم يعودنا السيد / قاضي الموضوع عليها وهو المتمكن الحاذق لعمله . فأول ما نلاحظه إن الحجز تم على غير الأسباب التي أشار أليها نص المادة ١٦٧ إجراءات مدنيه إذ إنه وكما تقول مقدمة الطلب يرتكز على شروط ثلاثة يجب توفر أحدها حتى يمكن إجراء الحجز . وهي أما يكون المال المراد الحجز عليه عرضه للضياع أو عرضه للتلف أو عرضه لنقل ملكيته بواسطة أحد الخصوم وهذا يعني أن أقوال طالب الحجز يجب إن تنصب حول إثبات أي من الحالات الثلاثة المذكورة . وهذا ما لم يحدث وقد اقتصرت أقواله ومن قبله طلب محاميه على القول بأن المال المراد الحجز عليه هو المال الوحيد للمستأنفين الموجود بالسودان . وهذا سبب لا يدخل ضمن هذه المادة .

وثاني ما نلاحظ هو ذلك الموعد البعيد الذي ضربه لإعلان المستأنفين لإبداء الأسباب المانعة والحجز وهو أمر لا نقره أبدا لما قد يترتب عليه من ضرر قد يصعب تلافيه مستقبلا . فإن كان لابد من إجراء الحجز التحفظي فورا بعد تحقق أسبابه فأنه يتعين أن يعلن المدعى عليه فورا أيضا إذا تسنى ذلك حتى ولو أستدعى في الحال أو أرسل من يعلنه لليوم التالي مباشرة ولا يشترط أن يتقيد مسئول الإعلان بالموعد المحدد للإعلانات وإنما يمكن أن يتم الإعلان حتى ولو بعد ساعات العمل لأن الهدف من الإعلان في هذه الحالة هو مصلحة المراد إعلانه ولا أعتقد أن هذا يضيره في شيء.

إذن فيجب أن يكون موعد الجلسة قريبا وأن يتم الإعلان بأسرع طرق الإعلان أما ثالث ما يمكن أن نلاحظه هو أنه وكما يبين من الأوراق فإن هنالك ورسوما قد تترتب على سحب هذه الباخرة إلى داخل الميناء

ويستتبعها أيضا رسوما أخرى لهيئة الميناء فلماذا إذن نكلف أيا من الطرفين بهذه الرسوم ألا يكفى تعيين حارس عليها وخاصة وأن هذه الباخرة معطلة كما قال بذلك المستأنفون وكما يبدو من خطاب مدير الميناء القاضي بسحبها . فلو كانت سليمة لما رأى سحبها ولما بقت هنالك لقرابة الثمانية أشهر .

في يقيني أنه كان يكفى تعيين حارس فقط طالما أن هذا النظام يعمل به في هيئة المواني أيضا .

وفى تقديري أن هذه الأخطاء مجتمعه و منفردة تكفى لإلغاء قرار الحجز التحفظي المؤيد بواسطة السيد / قاضى المديرية وهذا لا يمنع بالطبع من أن يتقدم المدعى بطلب آخر إذا توفرت وقامت شرائطه .

محمد صالح على
قاضى محكمة الاستئناف
بور تسودان
٩/٩/١٩٩٠م

٩/٩/١٩٩٠م

" أوافق "

محمد / الأمين مختار
قاضى محكمة الاستئناف
بور تسودان
٩/٩/١٩٩٠م

١٠/٩/١٩٩٠م

مع تقديري لوجهة نظر الزميلين أخالفهما الرأي ولما يلي :—

١. لاحظت أن (المقدم لطلب الحجز) لديه طلبين الأول (خاص بحجز الباخرة) لأنها ستغادر الميناء باعتبارها المال الوحيد ويخشى إن غادرت الميناء أن يفقد حقه في تنفيذ إي حكم قد يصدر وبالتالي فالباخرة أساسا طلب حجزها لخشية مغادرتها الميناء ثم قدم طلب آخر (لحجز الباخرة) باعتبارها المال الوحيد للمدعى عليه .. ورغم أن الطلبين أرتكز على م (١٦٧) إجراءات إلا أن فحوى الطالب (خشية التصرف في المال ومغادرته اختصاص المحكمة) وبالتالي فالأساس هو م (١٦١) إجراءات وليس م ١٦٧ وعلى المحكمة أن تقيم المطالبة بأسبابها وليس مجرد ذكر المادة موضوع المطالبة لأن الذي يحدد الموضوع هو أسبابه والذي يحدد المادة المنطبقة هي أسباب الموضوع .. وعليه من استقراء الطلبين ومأدري لماذا قدم طلبين لأن المحضر لا يفيد ذلك إلا أنني أري أن فحوي الطلبين هو (المحافظة على حق المدعى بالحجز لضمان تحصيل قيمة أي حكم) وسواء أكانت الباخرة تقف داخل الميناء أم خارجها لعطل فيها فهذا لا يمنع الحجز عليها من الوجهة القانونية لأن حدود ميناء بور تسودان تعطى مساحة من المياه الإقليمية حسب خريطة الميناء وبالتالي فمجرد وجود الباخرة خارج (المرابط) لا يعني أنها خرجت من محيط الميناء .. والمهم في نظري أن الطلب يتعلق (بالخشية من تحرك الباخرة وهى في موقع لا يمنع خروجها أو مغادرتها لأي ظرف بما يفقد حق الطاعن في طلبه وحقه في مناقشة ما يدعيه .

٢. وعليه أرى أن الطلب حسب (فحواه) يجب نظره تحت م ١٦١ إجراءات وليس ١٦٧ إجراءات وبالتالي كان الحجز المؤقت صحيحا



وبالتالي فإعادة الإجراء في النظر للسبب المانع بموجبها صحيحا وعليـــه آري تأييد قاضى المديرية فيما توصل إليه من (نتيجة) .

عبد الرؤوف ح ملاسي
قاضى المحكمة العليا
ورئيس الدائرة المدنية / بور تسودان
١٠/٩/١٩٩٠م

الأمر :ـ

١/ يلغى الحجز التحفظي المؤيد بواسطة محكمة المديريـــــة وفقـــا لمذكـــرة

عبد الرؤوف ح ملاسي
قاضى المحكمة العليا
ورئيس الدائرة المدنية / بور تسودان
١٠/٩/١٩٩٠م

المستأنف الباخرة باكورة للتجارة

ضد

م • ضده / شركة السالماب

أ س م / ١٩٩٧/١٧١م

المبادئ :ــ

١. حجز وتوقيف السفن يتم وفقا لاتفاقية حجز وتوقيف السفن لسنة ١٩٥٢ م آلتي وقع وصدق السودان عليها أو وفقا لأي قانون خاص كقانون هيئة المواني البحرية مثلا

٢. يجب على المحكمة قبل الحجز على السفينة التأكد من أن المطالبة بحرية وفقا للمطالبات الواردة في الاتفاقية أو إي قانون آخر والتأكد أيضا من جدية المطالبة .

٣. شهادة تسجيل الباخرة في المصلحة البحرية في الدولة التي سجلت فيها هي السند والأساس لتحديد ملكية السفينة .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

أمام :ــ

السيد / مصطفى عبد القادر............رئيساً

السيد / محمد على خليفة ....عضواً

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن.........عضواً

المستأنف الباخرة باكورة للتجارة

ضد

م ٠ ضده / شركة السالماب

أ س م / ١٧١/١٩٩٧م

المذكرة

٢٦/جمادى الأول ١٤١٧هـ

الموافق / ٢٢/٩/١٩٩٧م

تستأنف الأستاذة / إنصاف أبو قصقصة الحكم الصادر من قاضى جزئي الدرجة الأولى وأصل إجراءاتها قاضى المحكمة العامة المدنية و القاضي بالحجز على الباخرة .

ويدور محور طلبها باختصار في الآتي :ــ

١. (المدعى أقام دعوا بمطالبة شركة بكورا مطالبا إياه بمبلـــغ ٦,٧٠٥ دولار أمريكي مقابل أتعابه في الوكالة للباخرة لويس ، تم الحجز علـــى البـــاخرة HATCHEND باعتبارهـــا تتبـــع لبـــاكورة و أنـــها SISTERSHIP وهى لا تتبع لبا كوره وعجز الإدعـــاء عـــن تقديـــم المستندات والبينة الكافية لإثبات ذلك وقد إدعو أن البـــاخرة ORANGI هي نفسها HATCHEND وقد أكد شاهد التفتيش البحري أنه لا يجـــزم ن الباخرة HATCHND تتبع لشركة بكورا ولم يقدم عقـــد الإيجـــار وبالتالي الحجز على هذه الباخرة باعتبارها شقيقة للباخرة لوسى لم يقـــم على سند

٢. أن آمر المحكمة بالحجز في حدود مبلغ ٦٠,٦٠٠ دولار ولا يشـــمل ذلك أتعاب المحاماة وقد تقدم الطاعن ضد بخطاب ضمان من نادى الحمايـــة بمبلغ ٧,٥٠٠ دولار مطالبا بإرجاعه وقبول الخطاب الذي أحضر بمبلـــغ ٦,٦٠٠دولار رفضت المحكمة و يلتمس التدخل لإلغاء آمـــر الحجـــز والسماح بإيداع خطاب الضمان بمبلـــغ ٦,٦٠٠ دولار ورد خطـــاب الضمان بمبلغ ٧,٥٠٠ دولار من الجانب الآخر يرد الأســـتاذ الطـــاهر حسن باختصار غير مخل بالأتي :ـ

١/ يرى رفض الطلب شكلا لتقديمه بعد المواعيد

٢/ الضمان الذي وضعته الشركة المشتركة للتضامن هـــو ضمانـــة المبلـــغ وضمان الحضور للمدعى عليه .

٣. قرار المحكمة بالحجز على هذه الباخرة باعتبارها شـــقيقة للبـــاخرة لوسى صحيح فهما يتبعان لخط ملاحي وأحـــد وهـــو الرمـــز MANT لشركة باكورة القبرصية وحسب المستند المقدم من هيئـــة الموانـــي أن الباخرة تتبع لشركة بكورا والأصل صحة الظاهر .



بصدور الحكم أنتهت المطالبة في الحجز التحفظي وعلى مالك السفينة أن يتقدم باستشكال في مرحلة التنفيذ وان محكمة الاستئناف لا تتدخل في وزن البينة أما بخصوص أن الضمان جاء ٧,٥٠٠ دولار وطالما كانت أتعاب المحاماة مكتوبة فهذا يعنى أنه لابد من أن يشمل الضمان الأتعاب وفقاً لنصوص م ١/١١١ مقروءة مع الفقرة (١٢) من ذات المادة ويلتمس شطب الاستئناف برسومه ومن ثم أصبح الطلب جاهز للفصل فيه ونقرر الفصل فيه على النحو الآتي :ـــ

أولا :ـــ ليس صحيحا كما ذكر الأستاذ الطاهر حسن أن الطلب قدم بالمخالفة للقيد الوارد في نص م ١٧٧ إجراءات مدنية تعديل ٩٥م و١٩٢ من ذات القانون لان آخر إجراء عمله القاضي (التجاني) كان يوم ١٩٩٧/٨/٢٣م م وقدم هذا الطلب في ١٩٩٧/٨/٣١م وبالتالي جاء الطلب وفقاً للقيد الوارد في نص م ١٩٢ إجراءات مدنية فهو مقبول شكلاً .

ثانياً :ـــ بشأن حجز السفن نجد أن القانون البحري السوداني لسنة ٦١م وكذا قانون نقل البضائع بالبحر ٥٩م لم ينص على الحجز التحفظي للسفن وبالتالي المرجع لحجز السفن هو اتفاقية حجز وتوقيف السفن لسنة ١٩٥٢م علماً بأن السودان قد وقع على هذه الاتفاقية في ١٩٥٢/٢/١٠م ودخلت حيز التنفيذ في ١٩٥٦/٢/٢٤م فطالما أن السودان قد الزم نفسه بتلك الاتفاقية فإنه لا يكون للمحاكم حينئذ توقيع الحجز التحفظي على السفن إلا وفقاً لتلك الاتفاقية خاصة وقد جاء القانون البحري سنة ١٩٦١م كما ذكرنا حالياً عن الإشارة لهذا الحجز ولعله من المناسب أن نشير هنا إلى أن نص المادة ١٢ من قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م وتعديلاته قد الزم بإتباع إي معاهدة دولية نافذة في السودان تتعارض معها أحكام المادة (١١) من نفس القانون التي أبانت القانون الواجب التطبيق في حالات خاصة وبقراء

نص المادة ١٢(لا تسرى أحكام المادة ١٢ أعلاه إذا نص في قانون خـــاص أو في معاهدة دولية نافذة في السودان تتعارض معها) . وعليه فانــــه وفقـــا لاتفاقية حجز أو توقيف السفن لسنة ١٩٥٢م فإن المطالبات التي بمقتضاهـــا يتم الحجز على السفينة هي :ـــ

١/ التلف أو الخسائر الناجمة عن الاصطدام

٢/ الخسائر في الأرواح أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو الناتجـــة عن استغلالها

٣/ الإنقاذ

٤/ العقود المتعلقة باستعمال السفينة أو استغلالها بموجب عقد إيجار أو غيره (المشارطات البحرية)

٥/ تلف أو هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة تشمل الطرود المنقولة بأي سفينة .

٦/ العقود والاتفاقيات المتعلقة بنقل البضائع على إي سفينة مستأجرة بعقـــد مشارطه أو خلافه .

٧/ العوارية العامة

٨/ الدين مقابل رحلة

٩/ قطر السفينة

١٠/ الإرشاد

١١/ تموين السفينة بالمواد الضرورية لعملها أو إمداد الســـفينة ببضـــائع أو موادُ لأجل تشغيلها أو صيانتها .

١٢/ تكاليف إصلاح أو بناء السفينة أو رسوم الأرصفة أو الأحواض

١٣/ أجور ومرتبات القباطنة والضباط وأفراد الطاقم

١٤/ المبالغ المستحقة على القبطان بما في ذلك حسابات الشاحنين والمؤجرين ووكلاء السفينة التي يدفعونها نيابة عنهم .

١٥/ المنازعة في ملكية السفينة بالانفراد أو على الشيوع أو في حيازتها أو في استغلالها أو في حقوق المالكين عن الشيوع عن المبالغ الناتجة عن الاستغلال

١٦/ الرهن

إلا أن هذا الحصر لا يمنع من إضافة ديون أخرى أو أية ديون ينص عليها إي قانون آخر مثل قانون هيئة المواني ..أذن وفقاً للفقرة ١٢ – ١٤ من اتفاقية حجز وتوقيف السفن فأن مطالب المدعى طالب الحجز تعد مطالبة بحرية MARI TIME CIAMS يجوز الحجز بموجبها وهو ليس أمر خلاف بين طرفي الدعوى .

ثالثاً :ـــ الخلاف أن الأستاذ محامى الدفاع يرى أن الحجز على هذه الباخرة باعتبارها SISTERSHIP للباخرة موضوع المطالبة البحرية لم يثبت وفى نفس الوقت فأننا نقرر أن الذي يثبت أن السفينة مسجلة لمالك آخر خلاف المدعى عليه هو السجل ووفقاً لاتفاقية تسجيل السفن فتسجيل السفينة يتم لدى المصلحة البحرية الأجنبية في حالة السفن الأجنبية ويشتمل على جميع بيانات السفينة علماً بأن هذه الشهادة وفقاً لسلطات المصلحة البحرية السودانية الواردة في المادة الرابعة من القانون البحري ١٩٦١م الفقرة ١٢ منها تعتمد لدى التفتيش البحري (المصلحة البحرية) فلم يقدم الدفاع مستند السجل الذي يوضح ذلك وأن الباخرة لا تتبع للمدعى عليه وعبء إثبات ذلك يقع عليه وحتى هذه اللحظة لم يقدم لنا سجل الباخرة وبديهي لو ثبت فعلاً أن الباخرة غير مملوكة للمدعى عليه لا يجوز الحجز عليها علماً بأن الحجز يمكن أن يقع على ذات الباخرة موضوع المطالبة البحرية أو إي باخرة أخرى مملوكة

نمالك أو المستأجر للسفينة موضوع المطالبة وحيث أن الدعوى قد فصلت فأن محضر الحجز التحفظي يدور وجوداً وعدماً معها وبالتالي على المستأنفة تقديم الطلب بعد إحضار شهادة التسجيل من المصلحة البحرية الوطنية التي سجلت السفينة معتمد ومصدق عليه من المصلحة البحرية السودانية و إذا تأكدت المحكمة المنفذة للحكم (إذا لم يتم إلغاء الحكم الغيابي أو فتحه) بضرورة فتح محضر الحجز التحفظي وتأكدت المحكمة فعلا بأن الباخرة لا تتبع للمدعى عليهم عليها الإفراج عنها والحجز على أية باخرة أخرى تتبع للملاك المدعى عليهم والمرجع كما ذكرنا ليست البينة بل السجل وفى تقديري البينة التي قدمت ترجع أنها تابعة للمدعى عليه ما لم يثبت العكس في استشكال يقدم لمحكمة التنفيذ .

رابعاً :ـ لكن نختلف تماماً مع الأستاذ الطاهر حسن في تضمين المطالبة البحرية أتعاب المحاماة والتعويض لقد سبق لهذه المحكمة في القضية شركة ترانزانترا أخر ضد / شركة الصمغ العربي بالنمرة م أ / أ س م / ٩٣/٢١٨م علماً بأن هذا القضاء لم يلغى من المحكمة العليا الموقره أو تأتى المحكمة العليا بحكم مغاير له أن أوضحنا <u>أن الحجز يكون في أصل المطالبة البحرية</u> أما أتعاب المحاماة فهو أمر لم تقضى به المحكمة بعد وهو يتم تقديره بواسطة المحكمة من خلال جهد المحامي والجهد لا يقتصر على محضر الحجز التحفظي (بل يشمل الدعوى و محضر الحجز التحفظي) **وفقاً لما قاله العالم الجليل مولانا أبو قصيصة في قضية بور اكشن / ضد / أمين على حسنى م ع / ط م / ٨٨/٢٠٦ (أن محامي المدعى يستحق أتعابه الاتفاقية من موكله المدعى متى كانت مستوفية لمتطلبات المادة ٤٢ (٢) من قانون المحاماة ولكن هذه الأتعاب لا تسترد بطريقة تلقائية من المدعى عليه كتغطية الأتعاب بين الخصم والخصم إنما <u>أمر تقديرها متروك للمحكمة</u>**

التي تستطيع أن تحكم بالأتعاب في مواجهة المدعى عليه وفق المجهود الـذي بذله محامي المدعى في الدعوى وهي ليست مقيدة بكرم المدعى نحو محاميه إذا ما فاض في الكرم ولا يتحمل المدعى عليه كرم المدعى وبالتالي فحتى لو قدم المحامي مستند مكتوب بالإنفاق فأن ذلك لا يضمن في المطالبة البحريـــة وقد كان الإجراء الذي اتبعه القاضي معاذ حسن بخيت ســـليماً فـــي الأمـــر بالحجز في أصل المطالبة البحرية وعدم الإفراج عن السفينة ما لم توضـــــع أحد الضمانات الأربعة وهي دفع المبلغ نقداً أو شيك معتمد أو خطاب ضمان مصرفي أو تعهد نادى الحماية ويتم المطالبة بأتعاب المحاماة بعد الحكم بـــها وتقديرها المحكمة وليس بصورة تلقائية .

لذا بعد موافقة الزميلين المحترمين أرى أن تؤيد قضاء القاضي معاذ حسن بخيت بقبول ضمانه نادى الحماية في حدود أصل المطالبة ٦,٦٠٠ ألف دولار وعلى المحكمة استلام الخطاب بهذا المبلغ وإعـــادة الخطـــاب بمبلـــغ ٧,٥٠٠ مع كفالة الحق للمستأنف بآثار مسالة أن الباخرة لا تتبع للمدعى عليه في استشكال في مرحلة التنفيذ ما عدا ذلك نقرر شطب الاستئناف .

محمد على خليفة
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٧/٩/٢٧م

الرأي الثاني :ـــ
أوافق الزميل محمد على على مذكرته الضافية تسبيباً ونتيجةً

نادية سلمان عبد الرحمن
قاضي محكمة الاستئناف
بور تسودان
١٩٩٧/٩/٢٨م

أوافق :

مصطفى عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٧/٩/٣٠م

الأمر النهائي :ـــ
١-نؤيد قرار محكمة الموضوع بقبول ضمان نادى الحماية في حدود أصـــل المطالبة ٦,٦٠٠ دولار واستلام الخطاب بهذا المبلغ وإعـــادة الخطـــاب بمبلغ ٧,٥٠٠ دولار مع كفالة
٢- للمستأنف الحق بإثارة إن الباخرة لا تتبع للمدعى عليه باستشكال فـــي مرحلة التنفيذ
٣-ويشطب الاستئناف فيما عدا ما ذكر أعلاه

مصطفى عبد القادر
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
ورئيس الدائرة / ١٩٩٧/٩/٣٠

المستأنف / أصحاب الباخرة ندا

المستأنف ضده / أصحاب الباخرة PROTOROS

م أ / أ س م/٤٠٦/١٩٩٨م

المبادئ :ـــ

١-حجز السفينة لا يتم بصورة تلقائية ولابد من إثبات مسوغات ذلك الحجز

٢- بنفس القدر الذي أعطى به المشرع للمدعى الحق في إقامة الدليل علـى ضرورة إجراء الحجز التحفظي على السفينة بكافة وسائل الإثبات فإنـــه أيضا يتيح الفرصة للمحجوز عليه أن يدحض ما ذهب إليه المدعى .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :ـــ

السيد / محمد على خليفة ....رئيسا

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن ......عضوا

السيد/ جمال وداعة الله النيل ....عضوا

المستأنف / أصحاب الباخرة ندا

المستأنف ضده / أصحاب الباخرة PROTOROS

م أ / أ س م/٤٠٦/١٩٩٨م

القرار

الرأي الأول :ـــ

أقام المدعون دعوى في مواجهة المدعى عليهم لإحداثهم بعض التلف والأعطال في باخرة المدعين نتيجة لاصطدام بباخرة المدعي عليهم . ومـــن ثم تقدموا بطلب للحجز على باخرة المدعين عليهم بعد أن تقدموا ببينة تفيـــد أن قيمة ما حدث من تلف وأعطال يبلغ ٧٥ألف دولار وأصدرت المحكمـــة

أمرها بالحجز على الباخرة في حدود المبلغ المذكور وأعلنت المحجوز ضدهم لإبداء الأسباب المانعة من استمرار الحجز والذي ركز بصورة أساسية على أن قيمة التلف لا يتجاوز ال ٥,٢٩٥,٠٠ دولار وأفادوا انهم على استعداد لتقديم بينة على ذلك وتقدموا بمستند لمسح الباخرة حرر من كابتن صالح أبو بكر يؤكد ادعائهم وطلبوا سماعهم على اليمين مع بينات أخرى .

اعترض المدعون على هذا الطلب ومن ثم أصدرت المحكمة قراراها بسماع بينة المحجوز ضدهم لم يرض الحاجز ون بهذا القرار ومن ثم تقدموا أمامنا بهذا الطلب والذي جاء خلال القيد ألزمني لذا قررنا قبوله شكلاً أما من حيث الموضوع فقد بنى الطلب على الآتي :ـ

١/ أن قرار المحكمة بسماع بينة حول قيمة التلف يعنى فصلها في أصل الدعوى وهو أمر يخالف القانون وما أرسته قضية بترحا ضد أصحاب الباخرة ساو الصادرة من محكمة استئناف البحر الأحمر.

٢/ أن الحجز هو إجراء المقصود منه إتاحة اكبر قدر من الضمانات لقيمة الدعوى التي قد تحكم بها المحكمة .

بعد المداولة قررنا شطب هذا الطلب إيجازيا وذلك للآتي :ـ

١-نتفق مع مقدم الطلب في أن الحجز التحفظي المقصود منه ضمان ما قد تحكم به المحكمة وحتى يصبح طريقة التنفيذ سهل المنال إلا إن ذلك لا يعنى في نفس الوقت استغلال هذا الإجراء للضغط على المحجوز ضده وتحميله بأعباء قد يكون غير ملزم بها بمعنى أن المحكمة غير ملزمة بتوقيع الحجز بصورة تلقائية وقد حددت ١٤ قاعدة في قضية كريستوس سموس ضد يوسف نعوم جانجي وهى مبادئ قصد منها ضبط أداء المحاكم في اتخاذها قرارها بالحجز على أموال المدعى

٢-أما عن السبب الأخر وهو السبب الأساسي الذي أرتكز عليه مقدم الطلب المقدم أمامنا هو عدم جواز سماع بينة من المحجوز ضده في محضر الحجز وان الفصل في قيمة المبلغ المراد حجزه يعنى الفصل في أصل الدعوى فأننا نرى خلاف ما ذكره مقدم الطلب إذ بنفس القدر الذي أعطى المشرع الحق للمدعى في إقامة الدليل على ضرورة إجراء الحجز التحفظي بكافة وسائل الإثبات فأنه أيضا يتيح للمدعى عليه أن يدحض ما ذهب إليه المدعى وسلطة المحكمة في ذلك تقديرية (مؤلف قانون الإجراءات المدنية السودان بين التحليل والتطبيق للدكتور حيدر دفع الله) .

ففي الوقائع التي أمامنا نجد أن طالب الحجز قدم بينة على أن قيمة دعواه ٧٥ ألف دولار في حين مقدم الطلب يرى أنة قيمة الدعوى يجب ألا تتجاوز مبلغ ٥,٢٩٥ دولار وقد قدم طالب الحجز البينة على ما ادعاء ولا أري هنالك مانع يمنع المدعى عليه من نفى تلك القيمة المراد الحجز بناء عليها وبكافة الوسائل لأن القانون لا يمكن أن يفسر بما يقدمه المدعى في محضر الحجز يجب أن تأخذ به المحكمة دون سماع للطرف الآخر وإتاحة الفرصة له في تعمل ما يناهض ذلك وذلك هو المبدأ الأساسي الذي تعمل عليه كل القوانين .

أما ما ذكره مقدم الطلب حول ما ذكرته محكمة الاستئناف في قضية بئرحا (ضد) أصحاب الباخرة سارا لا يمكن أن يفهم منها المحكمة ملزمة في إصدار قرارها بما يقدمه المدعى فقط . وما قصدته محكمة الاستئناف في أن محضر الحجز لا يفصل فيه في أصل الدعوى إذ أن الفصل في الدعوى يسبقه تبادل المذكرات ونقاط النزاع وأن الفصل يتم بناء على بينات كاملة وشاملة لكل جوانب النزاع وخاصة أن الفرق كبير بين ما حدده المدعي وما

دفع به المدعي عليه بشأن قيمة أو مقدار التلف المدعي به والرأي عندنا أنــه حتى يتم الحجز بصورة عادلة لابد أن يمنح المحجوز ضده الفرصة الكاملــة في تقديم ما يناهضه إدعاء طالب الحجز بل للمحكمة الحق في تكليف لجنــة محايدة لإجراء التقدير والذي في رأينا لا يعتبر ملزما للمحكمة لإصدار الحكم بموجبه في الدعوى إذا صدر حكم لصالح الإدعاء إذ أن البينة في محضـــر الدعوى قد يجيء بها من التفاصيل ما قد يغير ما قررته المحكمة في محضر الحجز

عليه من جملة من تقدم رأينا نقرر :

شطب الطلب إيجازيا

جمال وداعة الله النيل

قاضى محكمة الاستئناف بور تسودان

١٢/١٢/١٩٩٨م

الرأي الثاني :ـــ

١٣/١٢/١٩٩٨م

بعد المداولة

أوافق وأضيف إن ما ذكرناه في قضية بئر حاء ضد أصحاب الباخرة سارا هو عدم الدخول في إثبات الدعوى في محضر الحجز التحفظي علــى سبيل المثال في هذه الدعوى ليس المطلوب إثبات خطـــأ البـــاخرة التـــي اصطدمت بالباخرة موضوع الدعوى أو خطأ الباخرة التـــي وقـــع عليـــها الاصطدام والاحتياطات المطلوبة والتقصير لأن مجال ذلك الدعوى وأتفق مع الزميل جمال في أنه لا يتصور وبصورة تلقائية أن يحجز بناء علـــي



المبلغ الذي يدعيه الإدعاء والرأي عندنا مع اتفاقنا جميعا أن تشكل لجنـــة برئاسة مهندس وكابتن وخبير في المسح لتقدير قيمة التلف ويتـــم الحجـز وفق تقدير اللجنة وهذا لا يمنع محكمة الموضوع عند نظر أو تقدير التلـف في الدعوى أن تؤيد هذا التقدير أو تقدر زيادته أو إنقاصه على ضوء مـــا تسفر لها البينة وربما يؤدى ذلك التقدير إلى رضاء الطرفين والصلح فـــي الدعوى.

محمد على خليفه

قاضى محكمة الاستئناف بور تسودان

الرأي الثالث :ـــ

أوافق الزميلين فيما توصلا إليه تسبيبا ونتيجة

نادية سليمان عبد الرحمن

قاضى محكمة الاستئناف بور تسودان

١٤/١٢/١٩٩٨م

الأمر النهائي :ـــ

١/ يشطب الاستئناف إيجازيا وفقا لنص المادة ١٨٦ إجراءات مدنية

٢/ على المحكمة السير في الإجراءات وفق المذكرة بتكليف لجنة محـــايدة لتقدير التلف

٣/ يخطر الأطراف

محمد على خليفة

قاضى محكمة الاستئناف بور تسودان

ورئيس الدائرة / ١٥/١٢/١٩٩٨

المستأنف / ملاك الباخرة المبروكة
المستأنف ضده / طارق بابكر أبو درق
أ س م / ١٦٠/١٩٩٩م

المبادئ :ـ

١- قبل الحجز على السفينة وللتأكد من جدية مطالبة البحار لابـــد مــن عرض النزاع أولاً على ناظر الميناء الذي يمثله الآن التفتيش البحري أو المصلحة البحرية والتي عليها حجز السفينة إداريا وعــدم منحــها أذن التمكين بالمغادرة إلا بعد التأكد من جدية المطالبة و إذا ثبت لــها ذلك تلزم الربان بالسداد للبحارا وأن يرفع الأمر للمحكمة والحكمـــة والفائدة من ذلك اختصار الإجراءات وسرعتها وتوفير وقت المحاكم.

٢- لابد للمحكمة قبل الحجز علي السفينة وبعد استلامها خطاب المصلحة البحرية التأكد من أن المطالبة بحرية ويتم الحجز وفقــاً لاتفاقيــة حجــز وتوقف السفينة لسنة ١٩٥٢م التي وقع وصادق السودان عليها وصـــارت بذلك التوقيع القانون الواجب التطبيق علي منازعات الحجز البحري مـــع ملاحظة خلو القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م وقانون نقل البضائع لسنة ١٩٥١م من أي نصوص تنظم حجز السفن .

٣- لم تحدد اتفاقية حجز وتوقيف السفن لسنة ١٩٥٢ سقفاً معيناً أو مبــلغ محدد يقيد بها الحجز علي السفينة وبالتالي يمكن الحجز علي السفينة مهما كانت قيمة المطالبة البحرية علي السفينة .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :ـ

السيد / محمد على خليفة ....رئيسا

السيد / جمال ودعة الله ....عضوا

السيد / مرتضى الصديق الحسن............عضوا

المستأنف / ملاك الباخرة المبروكة

المستأنف ضده / طارق بابكر أبو درق

أ س م / ١٦٠/١٩٩٩م

القرار

١١/ صفر ١٤٢٠هـ

١٩٩٩/٥/٢٦م

يستأنف الأستاذ أحمد يوسف في محضر الحجز الأمر القاضي بالحجز على الباخرة المبروكة وعدم الإفراج عنها إلا بعد وضع أحد الضمانات المتمثلة في إيداع المبلغ نقدا أو خطاب ضمان أو تعهد نادى حماية أو شيك معتمد ويدور محور طلبه باختصار غير مخل في الآتي :ـ

١-لم تسبب المحكمة قرارها ولم تناقش الأسباب المانعة .

٢- المدعى عليهم على استعداد لإحضار ضامن غارم يضمن المبلغ فلماذا يلزم بإحضار خطاب الضمان وبالتالي الحجز علي السفينة .

٣-الحجز لا يتم تلقائياً بل لابد من التأكد من الجدية .

٤-المدعى (طالب الحجز) التزم بعقد على أن يتم السداد بأقساط ولم يفشل أصحاب الباخرة في السداد

٥-لم تسمع بينة المحجوز عليه

ويلتمس إلغاء الحجز أو احتياطيا إعادة الأوراق لسماع بينة المحجوز عليه . من الجانب الآخر إنابة عن المستأنف ضده رد الأستاذ ياسر عوض بالآتي باختصار .

١/ فشل المدعي عليهم في الالتزام بالعقد المبرم بالسداد بأقساط

٢/ لم يقدم المستأنف طلبه لسماع بينة والمحضر خير شاهد

٣/ الضامن شركة فالكون أصبحت خصماً في جميع الدعاوى

٤/ الباخرة لم تف بالتزاماتها تجاه المستأنف ضده

ويلتمس شطب الاستئناف . صدر أمر الحجز في ١٤/٣/١٩٩٩م وقدم الطلب في ٢٠/٣/١٩٩٩م ووصل الرد في ٢٩/٣/١٩٩٩م وبالتالي نرى قبول الطلب شكلاً وفقاً للمواد ٢/١٧٦ – ١٩٢/١٧٧م إجراءات مدنية موضوعاً نرى الفصل فيه على النحو الآتي .

أولا :ـ

الذي يحكم النزاع هو اتفاقية حجز وتوقيف السفن لسنة ١٩٥٢م والتي وقع وصادق عليها السودان وطالما أن السودان التزم نفسه بتلك الاتفاقية فأنه لا يكون للمحاكم حينئذ توقيع الحجز التحفظي على السفن إلا

وفقا لنصوصها علما بأن هذه الاتفاقية تم التوقيع عليها في ١٩٥٢/٢/١٠م ودخلت حيز التنفيذ في ١٩٥٦/٢/٢٤م . ولعله من المناسب أن نشير هنا إلى أن نص المادة ١٢ من قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م وتعديلاته قد الزم بإتباع أية معاهدة دولية نافذة في السودان تتعارض معها أحكام المادة ١١ من نفس القانون والتي أبانت القانون الواجب التطبيق في حالات خاصة ويقرأ نص المادة ١٢ (لا تسرى أحكام المادة ١١ أعلاه إذا وجد نص في قانون خاص أو معاهدة دولية نافذة في السودان يتعارض معها لا سيما أن القانون السوداني البحري لسنة ١٩٦٠م لم يغطى هذا الأمر .

ثانيا :ـ

عليه وفقا لاتفاقية حجز أو توقيف السفن لسنة ١٩٥٢م فأن المطالبات البحرية والتي لأجلها يتم الحجز على السفينة وهى على سبيل الحصر :-

١- التلف أو الخسائر الناجمة عن الاصطدام

٢- الخسائر في الأرواح أو الإصابات البدنية التي تسببها السفينة أو الناجمة عن استغلالها .

٣- المساعدة والإنقاذ .

٤- العقود المتعلقة باستعمال السفينة أو استغلالها بموجب عقد مشارطه بحري

٥- العقود والاتفاقيات المتعلقة بنقل البضائع على أية سفينة إذا كانت السفينة مستأجرة بعقد مشارطه أو خلافه .

٦- تلف أو هلاك البضائع والأمتعة التي تنقلها السفينة

٧- العوارية العامة

٨- قطر السفينة

٩-الإرشاد

١٠- تموين السفينة

١١- تكاليف إصلاح السفينة

١٢- أجور ومرتبات القباطنة والضباط وأفراد الطاقم

١٣- المبالغ المستحقة على القبطان بما فـــي ذلـــك حســـابات الشـــاحنين والمؤجرين ووكلاء السفينة التي يدفعونها نيابة عنهم

١٤- المنازعة في ملكية السفينة الرهن البحري

إذن المطالبة موضوع الدعوى مطالبة بحرية وفقا للفقرة الثانية عشر وبالتالي يجوز الحجز بموجبها على السفينة ولم تحدد الاتفاقية مبلغا أو حد أو سقفا محددا للمبلغ موضوع المطالبة التي يتم الحجز بناء عليها وبديـــهي أن هذه المطالبات ليست على سبيل الحصر فهنالك مطالبات أخرى في قوانيـــن أخرى تبرر الحجز

ثالثا :ـــ

صحيح أن الحجز لا يتم على السفينة بصورة تلقائية إذ لابـــد مـــن التيقن من جدية المطالبة ولقد ظللنا ننبه ونكرر أن لا تلجأ المحكمة إلى قبول الدعوى مباشرة إلا بعد عرضها على ناظر المينـــاء ويمثلـــه الآن التفتيـــش البحري الذي يقوم بالتحري المبدئي والتأكد من جدية المطالبة ولهم الحق في الحجز على السفينة أو منع تسليمها تمكين السفر فإذا أتضـــح أن المطالبـــة حقيقة وجدية يطالب الربان باعتباره نائبا عن ملاك السفينة بالسداد وإلا رفـــع الأمر إلى المحكمة وعلى كل المحكمة هي المكان الأصيل ولكن مـــن شـــأن اللجوء إلى التفتيش البحري أولا أسوة بقضايا العمل توفير الوقـــت وتجنـــب الحجز الفوري علي السفن ولكن في هذه الدعوى وبعد الإطلاع على العقـــد

المبرم نجد أن العقد وفى الفقرة الثالثة منه تعطى الحق للمدعى في الحجـــز على السفينة في حالة فشل الملاك في التزامهم بالسداد وهـــذه المســـالة فـــي تقديري مسالة تتعلق وقائع تثار في مرحلة الدعوى وحيث أن البينة المقدمـــة تشير إلى أن المطالبة هي مطالبة بحرية - وتبرر الحجـــز علـــي الســـفينة كضمان للمبلغ المدعي به على السفينة ولم يحرم المستأنف من تقديـــم بينـــة شفهية إذا لم يطلب ذلك من المحكمة .

رابعا :ـــ وحيث قررنا جدية المطالبة وأنها وفقا لاتفاقية حجز الســـفن وتوقيفها لسنة ١٩٥٢م تبرر الحجز على السفينة فأن الضمانات للإفراج عـــن الباخرة هي ما سبق أن ذكرناه في قرارنا بـــالنمرة م أ /أ س م / ٩٣/٢١٨ شركة ترانزانترا أخر ضد شركة الصمغ العربي منشور في مجلة الأحكـــام القضائية لسنة ١٩٩٤م ص٢١١ هي أما إيداع المبلغ نقدا خزينة المحكمة أو شيك معتمد أو خطاب ضمان يجدد حتى مرحلة الوفاء والتنفيذ أو تعهد نـــلدى من أندية حماية السفن وهذا الحكم لم يلغ من المحكمة العليا أو يـــأتي حكـــم مغاير له من المحكمة العليا ولم نقل بضمانة الوكيل أو الضامن الغارم فـــي أصل المطالبة و إنما الضامن الغارمًا ليضمن أتعاب المحاماة والتعويـــض إذ إنها أمور لا يجوز ضمها للمطالبة الأصيلة وقلنا الحجز يكون فـــي أصـــل المطالبة فقط ولا يشمل ذلك التعويض أو أتعاب المحاماة ولضمان التعويـــض وأتعاب المحاماة يكفى الضامن الغارم كوكيل الباخرة مثلا .

عليه مما تقدم نرى صحة الحكم وبعد موافقة الزميلين نرى أن نـــأمر بشطب الاستئناف برسومه .

محمد على خليفة

قاضى محكمة الاستئناف بور تسودان

الرأي الثاني :ـــ

أوافق

جمال وداعة الله النيل
قاضى محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٩/٥/٢٧م

الرأي الثالث :ـــ

أوافق

مرتضى الصديق الحسن
قاضى محكمة الاستئناف بور تسودان
١٩٩٩/٥/٢٩م

الأمر النهائي :ـــ

١/ يشطب الاستئناف برسومه
٢/ يخطر الأطراف

محمد على خليفة
قاضى محكمة الاستئناف بور تسودان
ورئيس الدائرة
١٩٩٩/٥/٣٠

أحمد خدام.......................... مستأنف

ضد

أصحاب الباخرة المبروكة....................... مستأنف ضده

م أ / أ س م /٣٧٧/ ٩٨م

المبادئ :ـــ

١- عند الحجز على السفينة ينبغي أن تتأكد المحكمة من جدية المطالبة أنها من ضمن المطالبات البحرية MARITIME Claims .

٢- التشريع الذي يحكم حجز وتوقيف السفن هو اتفاقية ١٩٥٢م التي وقع السودان وصدق عليها والزم نفسه بها

٣- نص م ١٢ معاملات مدنية يلزم باتباع إي معاهدة دولية نافذة في السودان تتعارض معها أحكام م ١١ من نفس القانون التي أبانت القانون الواجب التطبيق في حالات خاصة ويقرأ نص المادة ١٢ (لا تسرى أحكام المادة أعلاه إذا وجد نص في قانون خاص أو في معاهدة دولية نافذة في السودان يتعارض معها) .

٤- وفقاً للمادة الخامسة من اتفاقية حجز وتوقيف السفن لسنة ١٩٥٢م تسمح المحكمة أو السلطة القضائية المختصة الأخرى التي حجزت السفينة في ظل ولايتها بالإفراج عن السفينة عند القيام بتقديم كفالة كافية أو ضمان كافي .

٥- بعد التأكد من جدية المطالبة وأنها من ضمن المطالبة البحرية وسماع بينة الطرفين فإن الإفراج عن السفينة وما أستقر عليه العمل في النزاعات البحرية هو أما إيداع المبلغ نقداً خزينة المحكمة أو شيك معتمد أو خطاب ضمان مصرفي يتعهد فيه المصرف بتجديده إلي مرحلة التنفيذ أو تعهد نادى الحماية ولا يخرج الأمر من ذلك .

٦- لا يجوز الإفراج عن السفينة بضمان عقار أو ضمان أي شركة

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

أمام :ـــ

السيد / مصطفى عبد القادر ....رئيساً

السيد / محمد على خليفة..................عضواً

السيد /نادية سليمان عبد الرحمن ....عضواً

م أ / أ س م /٣٧٧/٩٨م

أحمد خدام.................................. مستأنف

ضد

أصحاب الباخرة المبروكة.............. مستأنف ضده

القرار

تتخلص الوقائع في أن المدعى (المستأنف الآن) أقام دعواه أمام محكمة الميناء الجزئية ضد أصحاب الباخرة مبروكة وتقدم بطلب في محضر الحجز التحفظي بالحجز على الباخرة حجزا تحفظيا وسمعت المحكمة بينة الإدعاء أمرت بحجز الباخرة وعدم الإفراج عنها إلا بعد دفع المبلغ نقداً أو شيك معتمد أو خطاب ضمان مصرفي أو تعهد نادى الحماية ،



ثم سمعت الأسباب المانعة وعرض أصحاب الباخرة عقاراً كضمان للمبلغ الذي تحكم به المحكمة . قبلت المحكمة هذا العقار كضمان وأمرت بالإفراج عن الباخرة .

ضد هذا القضاء تستأنف لنا الأستاذة حنان حسن محمد ويدور محور طلبها في الآتي باختصار :ـ

١) لقد سبق لهذه المحكمة أن أفرجت عن سفن ولم يكن الضمان رهن عقاري .

٢) قبول الرهن العقاري يضر بالمدعى بعد مغادرة السفينة .

٣) وضع رهن عقاري يتطلب وقتاً كبيراً حتى يتم بيعه لاستيفاء أي دين وهذا يتنافى مع طبيعة هذا النوع من الدعاوى

٤) مطالبة المدعى بالدولار والعقار موجود بالسودان لا يتصور بيعه بالعملة الصعبة (دولار)

٥) وجود رهن سابق على العقار موضوع الضمان يجعل الحاجز في حالة تنافس مع أصحاب الرهن مما قد يضيع حقه .

وتلتمس إلغاء قرار المحكمة وأن لا يفك عن الحجز إلا وفقاً للضمانات التي قررتها في البدء محكمة الموضوع عند حجز السفينة . من الجانب الآخر تم إعلان الأستاذ عماد حمد الله عن أصحاب الباخرة وحتى ١٩٩٨/١٢/٢م لم يرد من ثم أصبح الطلب جاهزاً للفصل فيه . صدر الأمر المطعون فيه في ١٩٩٨/١١/١٠م وقدم الطلب في ١٩٩٨/١١/٢٥م وبالتالي وفقاً للمواد ١٧٦ / ١٩٢/١٧٧ فهو مقبول شكلا ومن حيث الموضوع في تقديرنا أن هذا الطلب ينبغي الفصل فيه على النحو الآتي :ـ

أولا :ـــ

عند الحجز على السفينة ينبغي أن تتأكد المحكمة من جدية المطالبة وهل هي مطالبة بحرية لأن المطالبات التي يتم حجز السـفينة بمقتضاهـا حجزاً تحفيظياً هي المطالبات البحرية Maritime Claims والتشـريع الذي يحكم حجز أو توقيف السفينة هو اتفاقية حجز أو توقيف السفن لسـنة ١٩٥٢م علماً بأن السودان قد وقع عليها وصادق عليها وعلي أيـة حـال نختلف مع محكمة الموضوع في الاستناد ألي قانون الإجراءات فهو قـانون إجرائي وطالما الزم السودان نفسه بتلك الاتفاقية فأنه لا يكـون للمحـاكم حينئذ توقيع الحجز التحفظي على السفن ألا وفقاً لتلك الاتفاقية وقـد جـاء القانون البحري سنة ١٩٦١م خالياً من الإشارة لهذا الحجز علماً بأن هـذه الاتفاقية تم التوقيع عليها في ١٩٥٢/٢/١٠م ودخلت حـيز التنفيـذ فـي ١٩٥٦/٢/٢٤م ولعله من المناسب أن نشير هنا إلي أن نص المـادة ١٢ من قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م قد الزم بأتباع أية معاهدة دولية نافذة في السودان تتعارض معها أحكما المادة ١١ من نفس القانون والتـي أبانت القانون الواجب التطبيق في حالات خاصة ويقرأ نص المادة ١٢: لا تسرى أحكام المادة أعلاه إذا وجد نص في قانون خاص أو معاهدة دوليـة نافذة في السودان يتعارض معها وقد حصرت المعاهدات المطالبات البحريـة ولكن لا يمنع ذلك المحكمة من الحجز وفقاً لأي قانون آخـر علـى سـبيل المثال قانون هيئة الموانئ والمطالبة موضوع الدعوى تدخل فـي الفقـرة الثالثة عشر من الاتفاقية وهي المتعلقة بأجور ومرتبات القباطنة والضبـاط والأفراد من الطاقم ، وبالتالي المطالبة تبرر الحجز ولكن نري دائمـاً فـي حالة مرتبات الطاقم أن تستفسر المحكمة التفتيش البحري وهو مـا يمثـل

ناظر الميناء أو مثل مدير العمل للتأكد ومراجعة دفاتر السفينة هـــل فعـلاً صرف البحار أجره أم لا هذا يدخل في التأكد من الجدية

ثانياً :ـــ

جاء في المادة الخامسة من الاتفاقية " تسمح المحكمة أو الســلطة القضائية المختصة الأخرى التي حجزت السفينة في ظل ولايتها بـــالإفراج عن السفينة عند القيام بتقديم كفالة كافية أو ضمانه كفايـــة أخـــرى .... الخ .

وتضيف الفقرة الثانية من المادة الخامسة في اتفاقية حجز وتوقيف السفن لسنة ١٩٥٢م " في حالة العجز عن الاتفاق بين الأطـــراف بشـــأن كفاية الكفالة أو الضمانة الأخرى فـــأن المحكمـــة أو الســـلطة القضائيـــة المختصة الأخرى تحدد طبيعة هذه الكفالة أو الضمانة ومقدارها . وفقاً لهذه الفقرة .. يتصور اتفاق طرفي الدعوى على الضمان وهذا ما لـــم يحصـــل وبالتالي يقع على عاتق المحكمة تحديد هذه الكفالة ولقد ســـبق لمحكمـــة الاستئناف للولاية الشرقية سابقاً أن حددت في قضيـــة شـــركة ترانزانـــترا وآخر ضد / شركة الصمغ العربـــي م أ / أ س م/٩٣/٢١٨ ..."ملحوظـــة علمنا بأنها نشرت في مجلة الأحكام القضائية ١٩٩٤م ولـــم تصلنـــا بعـــد المجلة " وأن قلنا أن الحجز في أصل المطالبـــة ولا يشـــمل ذلـــك أتعـــاب المحاماة لأن أتعاب المحاماة تخضع لتقدير المحكمة والتي تقدرها من جـــهد المحامي وبديهي جهد المحامي يشمل محضر الدعوى والحجز التحفظي معا وهي أي المحكمة غير مقيدة بالأتعاب (الاتفاقية) ولا يكرم المدعى إذا مـــا فاض على محاميه فالأتعاب بين الخصم والخصم تحددها المحكمة في جـــهد المحامي " انظر يوراكشن اكورد ضد / أمين على حســـني مجلـــة الأحكـــام

القضائية ١٩٩٢م ص٣٣٣ وكذلك لا تشمل المطالبة البحرية التعويض الذي قد ترفضه المحكمة أو تنقضه وبالتالي لا يشملهما مبلغ المطالبة عند الحجز التحفظي على السفينة وقد قررنا أنه للإفراج عن السفينة وضمانا والضمانة للمبلغ الذي تحكم به المحكمة أن لا يفرج عن السفينة إلا بعد وضع أحد الضمانات الآتية :ـ

١)إيداع المبلغ نقدا في خزينة المحكمة بالعملة الصعبة أو

٢)إحضار شيك مصرفي معتمد أو

٣)خطاب ضمان مصرفي يتعهد فيه المصرف المعنى بالسداد للقيمة قابل للتجديد حتى مرحلة الوفاء والتنفيذ للحكم ما لم تشطب الدعوى .

٤)تعهد نادي الحماية بالسداد للمبلغ .

ولم تخرج الضمانات عن ما تقدم ذكره واستقر العمل القضائي على ذلك بل حتى أن العاملين في مجال البحر قد أقروا هذا المبدأ الذي لم يلغى أو ينقض من المحكمة العليا الموقرة حتى الآن وبالتالي هذا الحكم ملزم للمحكمة أتباعه فأحكام المحاكم الأعلى تلزم المحكمة الأدنى لا سيما أن الرهن العقاري يدخل المحكمة في متاهات وتزاحم الراهنين ومصاريف فك الرهن وقد يكون العقار على الشيوع فضلا عن أن الأستاذة حنان حسن أثارت دفع هام هو أن المطالبة بالعملة الحرة وقد يباع العقار بالعملة المحلية وقد ترد القيود على التعامل بالعملة الصعبة علما بأن الاتفاقية تنص على أنه يتعين عدم الأمر برفع الحجز ما لم يتوافر فعلا للمدعي الضمان المسموح به في الدولة المعينة ويكون قابلا للتحويل لفائدته بغير قيود .



عليه مما تقدم وبعد موافقة الزميلين نري إلغـــاء قـــرار محكمـــة الموضوع بالإفراج عن السفينة المبروكة بضمان رهن عقار ويحجز عليــها ويفرج عنها بعد وضع المبلغ نقدا أو شيك معتمد أو خطاب ضمان أو تعـهد نادى الحماية ويخطر الأطراف .

محمد على خليفة
قاضى محكمة الاستئناف
٢٤/١٢/١٩٩٨م

أوافق :ـــ

نادية سليمان عبد الرحمن
قاضى محكمة الاستئناف
٢٤/١٢/١٩٩٨م

أوافق :ـــ

مصطفى عبد القادر
قاضى محكمة الاستئناف
٢٧/١٢/١٩٩٨م

الأمر النهائي :ـ

١) الغاء قرار محكمة الموضوع بالإفراج عن الســـفينة بضمـــان رهن عقاري

٢)يحجز على السفينة المعنية ويفرج عنها بوضع المبلغ نقـــدا أو شيك أو خطاب ضمان أو بعد تعهد نادى الحماية البحرية

٣)يخطر الأطراف

مصطفى عبد القادر
قاضى محكمة الاستئناف
رئيس الدائرة المدنية
١٩٩٨/١٢/٢٧م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف الولاية الشرقية

القضاة

سعادة السيد/هاشم حمزة عبد المجيد قاضى محكمة الاستئناف رئيساً

سعادة السيد / مصطفى عبد القادر قاضى محكمة الاستئناف عضواً

سعادة السيد / محمد على خليفة قاضى محكمة الاستئناف عضواً

الأطراف

شركة ترانزانترا وآخر **المستأنف**

ضد

شركة الصمغ العربي **المستأنف ضده**

النمرة م أ / أ س م / ٢١٨/١٩٩٣م

إجراءات مدنية – الحجز التحفظي على السفن – الضمانات لرفع الحجز .

إجراءات مدنية – الحجز التحفظي على السفن – يكون في أصل المطالبة فقط – لا يشمل التعويض أو أتعاب المحاماة

معاملات مدنية – الكفالة – المادة ٤٨٤ معاملات مدنية

١. لفك الحجز عن الباخرة لابد من إيداع المبلغ نقدا في خزينة المحكمة أو إحضار شيك معتمد أو خطاب ضمان مصرفي يتعهد فيه المصرف المعنى بسداد القيمة قابل للتجديد في مرحلة التنفيذ أو الوفاء للحكم ما لم تشطب الدعوى أو تعهد نادى حماية السفن بواسطة وكيله في السودان

٢. الحجز يكون في أصل المطالبة ولا يشمل ذلك التعويض أو أتعاب المحاماة ولضمان التعويض وأتعاب المحاماة يكتفي بتعهد وكيل الباخرة
٣. لا تصح كفالة مدين أو مدعى عليه لمدعى عليه آخر وفقاً لنص المادة ٤٨٤ من قانون المعاملات لسنة ١٩٨٤م

المحامون :ــ

الأستاذ / الشيخ المجذوب	عن المستأنفة
الأستاذ محمد نور طمبل	عن المستأنف ضدها

الحكم

القاضي : محمد علي خليفة

التاريخ : ١٩٩٤/١/٣م

يستأنف الأستاذ الشيخ المجذوب في محضر الحجز التحفظي الأمر الصادر من قاضي جزئي بور تسودان الدرجة الأولى في ١٩٩٣/٨/٢٤ والقاضي برفض خطاب الضمان المقدم من شركة ترانزاسترا و إلزام المدعى عليهم المحجوز عليهم بإيداع قيمة جميع البضاعة التالف والسليم وأتعاب المحاماة . ويدور محور طلبه باختصار غير مخل في الآتي :ــ

١. لم يحالف التوفيق المحكمة في رفضها خطاب الضمان المقدم من شركة ترانزنترا وهي شركة سودانية مسجلة بموجب قانون الشركات لسنة ١٩٢٥م وتتمتع بالمقدرة المالية وهو يفسر كفالة في معنى م ٤٨٤ معاملات مدنية لسنة ١٩٨٤م .

٢. ليس هنالك ما يمنع قانونا من أن يلتزم أحد المدعى عليهم إنابة عـن نفسه والآخرين من تحمل دفع أي مبلغ قد تحكم به المحكمة .

٣. كان على المحكمة أن تراعى أن المدعى يقاضى الأصيل والوكيل فـي آن وأحد خلافا لنص م ٤٩ من قانون المعاملات لسنة ١٩٨٤م وبالتـالي كان على المحكمة إما شطب الدعوى في مواجهة الوكيل أو الأصيل .

٤. لقد ثبت جليا من البينة والمستندات وتقرير فحص البضاعة بواسـطة " اللويدز " إن كمية جوالات الصمغ التالفة والتي ابتلـت ٩٨ جـوالا وأن نسبة التلف ٦٠% وان قيمة الـ ٩٨ جـوالا ١٥ ألـف دولار أمريكـي وبالتالي هنالك ٧٠٢ جوالا سليمة رفض المدعون طالبوا الحجز استلامها وما زالت بالميناء وبالتالي كان على المحكمة أن تصـدر قرارهـا بفـك الحجز عن الباخرة شريطة دفع قيمة البضاعة التالفة لا كل البضاعة .

٥. ألزمت المحكمة المدعي عليهم بإيداع أتعاب المحاماة وقدرهـا ٨,٩٦٠ ألف دولار وقد خلطت المحكمة بين أمرين أتعاب المحاماة بيـن الخصـم وموكليه والثاني هو أتعاب المحاماة بين الخصـم والخصـم وأن تنظيـم العلاقة بين الخصم وموكله بشأن الأتعاب ينظمها قانون المحامـاة لسـنة ١٩٨٣م في المادة ١١١ (١) وتختلف أتعاب المحامـاة بيـن الخصـم والخصم عن تلك بين الخصم وموكله وليس للمدعي إذا دفع مبلغا كبـيرا لمحاميه أن يسترد كل هذا المبلغ من المدعى عليه إنما هو يسترد المبلـغ الموضح في الجدول . ويخلص الأستاذ أن محامى المدعى يستحق أتعابـه الاتفاقية من المستأنف ضده متى كانت مستوفية لمتطلبـات م ٤٢ مـن قانون المحاماة وتترك للمحكمة تقديرها وفق جهد المحامى الـذي بذلـه وليست مقيدة بكرم المدعى مع محاميه ويري الأستاذ أن الوقت مبكـرا لكي تحكم المحكمة بإيداع مبلغ ٨,٩٦٠ دولارا أمريكي ويجب أن تقـدر

أتعاب المحاماة بالعملة المحلية وأشار إلى قضاء المحكمة العليا بالنمرة م ع / طم / ٢٠٦ / ٨٨ ويلتمس في محصلة طلبه إلغاء قـــرار محكمـــة الموضوع القاضي برفض خطاب الضمان المقدم من شركة ترانزنترا وأن يكون الضمان في حدود مبلغ ٩,٠٠٠ ألف دولار أمريكي قيمـــة نســبة البضاعة التالفة أو ١٥ ألف قيمة كل البضاعة التالفة ويلتمس إلغاء تقديم خطاب ضمان مصرفي أو إيداع أتعاب المحاماة .

من الجانب الآخر إنابة عن طالبي الحجز " المدعون " يرد الأســتاذ محمد نور طمبل بالآتي باختصار :ــ

١-إن الكفالة أو الضمان يقتضي ضم ذمة بريئة إلى ذمة مدينـــة ولذلك لا تصلح حالة مدين أو مدعى عليه لمدع عليـــه آخـــر تضامنياً

٢-الكفالة أو الضمان يقتضي ضم ذمة شخص غير مدين إلى ذمة المدين ولذلك يري أن محكمة الموضوع أصابت فـــي رفــض ضمان شركة ترانزانترا .

٣-تقوم الدعوى على أهمال المستأنف الأول من ناحية وإخلالـــه بعقد الشحن المبرم بينه وبين المستأنف ضده من ناحية أخرى ومعلوم أن الوكالة عقد يفوض بموجبه الأصيل شخصاً آخـــر ليقوم نيابة عنه لعمل ما لذلك فإن العلاقة بين المســتأنف الأول والأصيل يحكمها نطاق عقد الوكالة وبداهة أنه لن يتحدد نطاق الوكالة إلا بعد سماع البينة ومعلوم أن تصرف الوكيل لا يلــزم الأصيل إذا كان خارجا عن نطاق وكالته لذلـــك مـــن الســابق لأوانه الآن الحديث عن مقاضاة الأصيل والوكيل معا .



٤- إن الدعوى مؤسسة على التلف وما لحق المدعين من ضـــرر وتفويت عائد بيع ذلك الصمغ .

٥-لا مجال للحديث عن أتعاب المحاماة بقانون تم إلغاوه .

٦- يتفق مع الأستاذ في أن أتعاب المحامـــاة الاتفاقيـــة لا تلـــزم الخصم لأنه ليس طرفا فيها وأن محكمة الموضوع هي التـــي تقرر ما إذا كان على الخصم أن يتحمل مصاريف الدعوى أم لا وفق سلطتها التقديرية ويري أن ما قامت به المحكمة لا ضـــير منه ويلتمس شطب الاستئناف برسومه .

صدر الحكم المطعون فيه فـــي محضـــر الحجـــز التحفظـــي فـــي ٢٤/٨/١٩٩٣م وقدم الطلب في ٢٦/٨/١٩٩٣م وبالتالي وفقا لنص المادة ١٧٦ (٢) و ١٩٢ إجراءات مدنية تقرر قبول الطلب شكلا من حيث الموضوع في تقديري أن هذا الطلب ينبغي الفصـــل فيـــه على النحو الآتي :ـــ

أولا :ـــ

في قضايا القانون البحري لقد أستقر العمل لفك الحجز عن البـــاخرة لابد من إيداع خطاب ضمان مصرفي أو شيك أو تعهد لنادي حماية الســـفن ببور تسودان وقد سبق لنا أن قبلنا تعهد نادي الحماية في دعوى بحريـــة وأيدت حتى المحكمة العليا وعند التنفيذ نفذ نادي الحماية ما تعهد به . أما قبول ضمانة شركة فيدخل المحكمة في البحث عن مقدرة الشركة الماليـــة هذا الأمر قد يطيل أمد النزاع والسماع في الوقت الذي يتطلب الأمر السرعة والموازنة بين حق المدعين وظروف عدم تأخر الباخرة لذلـــك أري لكـــي يفرج عن الباخرة أن يتم وضع أحد الضمانات الآتية :ـــ

(أ) إيداع المبلغ نقدا في خزينة المحكمة

أو

(ب) إحضار شيك معتمد

أو

(ج) خطاب ضمان مصرفي يتعهد فيه المصرف المعنـــي بســداد القيمة قابل للتجديد حتى مرحلة الوفاء والتنفيذ للحكم ما لم تشـطب الدعوى

(د) تعهد نادي الحماية أو وكيل نادى الحماية ولا يخرج الأمر مما تقدم

ثانياً :ـ

بخصوص الكفالة أو قيام أحد المدعـــى عليـــهم بضمانـــة وكفالـــة المطلوب إنابة عن نفسه ونيابة عن الآخرين تجدني في اتفاق مع محكمـــة الموضوع ومن بعدها الأستاذ طمبل لأن الكفالة أو الضمان يقتضي ضم ذمة بريئة إلي مدينة ولذلك لا تصح كفالة مدين أو مدعى عليه آخر نهائيا وفقا لنص م ٤٨٤ من قانون المعاملات والكفالة عقد بمقتضاه يقدم شخص ذمته إلي شخص آخر في تنفيذ التزام عليه . " وجاء في فقه السنة لسيد ســابق المجلد الثالث ص٢٨٣ " الكفالة تقتضي كفيلا وأصيلا ومكفولا له ومكفـولا به . فالكفيل له هو الدائن والمكفول به هو النفس أو الديـــن أو العيـــن أو العمل الذي وجب أداؤه على المكفول عنه والكفالة موضوع هذه الدعـــوى هي كفالة بالمال وهي التي يلتزم فيها الكفيل التزاما ماليا وبالتالي لقد خلـط الأستاذ محامى المستأنف بين الكفيل والأصيل وبالتالي لا يجوز أن يكـــون الأصيل كفيلا وأصيلا في آن وأحد .

ثالثا :ـــ

صحيح أنه لا يجوز مقاضاة الأصيل والوكيل في دعوى وأحده ولكن تجدني في اتفاق مع الأستاذ طمبل في آن أثاره الطلب في هـــذه المرحلـــة سابق لأوانه وقد تتضح الرؤيا بعد السماع وعندهـــا إذا رأت المحكمـــة أن الوكيل قد عمل في حدود وإطار وكالته لا مناص من شطب الدعـــوى فـــي مواجهته وإلا تحمل المسئولية في حالة تجاوز وكالته .

رابعا :ـــ

هذه هي النقطة الهامة وهي أنه في حالة أن تقام الدعوى بناء على تلف البضاعة أثناء الإبحار أو التستيف أو الشحن والرص داخل الباخرة أو عند التفريغ أو وجود عجز فإن على المحكمة إلزام ملاك البـــاخرة بـــإيداع قيمة التالف من البضاعة ولا يتصور عدالة أن يلزموا بإيداع قيمـــة كـــل البضاعة بالتالف منها والسليم لذا أرى أن تلزم المحكمـــة المدعيـــن بعـــد الاستعانة بالخبرة في هذا المجال هم " اللويدز " وتحديد قيمة التلف فـــإن كانت فعلا ١٥ ألف دولار فإن المحجوز عليهم ملزمون بسداد قيمة التالف كاملة فقط . أحيانا قد يطالب المدعون بتعويض عن ما فاتهم من كســـب أو أي ضرر وأذكر أنه سبق أن تقدم أحد المدعين إنابة عنه ظهر محامى وقام بحجز باخرة مشحونة بضاعة وطالب بأصل المبلغ وكان أربعين ألـــف دولار وبتعويض قدره خمسون مليون وقد أودع ملاك الباخرة أصل مبلغ المطالبة ورفضت المحكمة إلزامهم بالتعويض لأن التعويض لا تقضى به المحكمـــة بصورة تلقائية بل على الإدعاء أن يثبت الأسس و المـــبررات للحكـــم بـــه ومعلوم ما استقر قضاءا أن محكمة الموضع هي التي تستقل به ومتي جاء تقديرها وفق أسس سليمة وليس به مبالغة أو شطط فلا تتدخـــل الســـلطة

الاستئنافية في إنقاصه ولكن ليس من العدل في موضوع لم يثبت أن نطالب بإيداع المبلغ أولا حتى يفرج عن الباخرة وفـي تقديـري ضمانـا لمبلـغ التعويض يمكن أن تكتفي المحكمة بإحضار ضامن غارم وبعد التـأكد مـن مقدرته المالية يتعهد بضمان المبلغ متى قضت بـه المحكمـة كـاملا دون إنقاص أو بأي مبلغ تحكم به المحكمة وإذا كانت المطالبـة بعملـة صعبـة يشترط في الضامن أن يبرز ما يفيد لديه حساب حر في أحد البنوك ويمكن الكتابة للبنك بحجزه مثلا أو يلتزم بسداد ما يعادل ذلك بالعملة المحلية بسعر الصرف وقت تصريح التنفيذ والوفـاء وبالتـالي لا أري مـبرراً لا لـزام المحجوز عليه بإيداع قيمة التعويض أو كل قيمة البضاعة التالف والسليم .

خامساً :ـ

بخصوص أتعاب المحاماة يبدو أن الأستاذ في اتفاق تام وفقا لقضاء المحكمة العليا الموقرة بالنمرة م ع / ط م / ٢٠٦ / ٨٨ وما قالـه العـالم الجليل أبو قصيصة " أن محامى المدعى يستحق أتعابه الاتفاقية من موكله المدعى متى كانت مستوفية لمتطلبات المادة ٤٢ (٢) من قانون المحامـلة ولكن هذه الأتعاب لا تسترد بطريقة تلقائية مـن المدعـى عليـه كتغطيـة للأتعاب بين الخصم والخصم وإنما أمر تقديرها مـتروك للمحكمـة التـي تستطيع أن تحكم بالأتعاب في مواجهة المدعى عليه وفق المجـهود الـذي بذله محامى المدعى في الدعوى وهي ليست مقيدة بكـرم المدعـى نحـو محاميه إذا ما افاض في الكرم وتحميل المدعـى عليـه كـرم المدعـى " وبالتالي مع احترامي لمحكمة الموضوع فقد أخطأت في إلزام المدعى عليـه بإيداع أتعاب المحاماة حتى تفرج عن الباخرة لأنها لم تقض بها بعـد ولـم تحدد جهد الأستاذ الذي بذله لأن الدعوى لم يبت فيها بعـد وهـي تشـمل

محضر الدعوى + الحجز التحفظي وبالتالي كان ينبغي معاملتها كـالتعويض بأن يحضر المدعى عليهم أيضا ضامن يلتزم بسدادها بالعملة التي تقضـي بها المحكمة وقت تقديرها .

لذا أري أن نضع مبدأ لعملية حجز البواخر وهـو أن يتـم حجـز الباخرة ولا يتم الإفراج عنها إلا بعد دفع قيمة أصل المطالبة حسب الحـال على سبيل المثال ، نولون تلف بضاعة ، عجز ، أتعاب وأجرة بحارة الخ .. ولا يشمل ذلك التعويض ولا أتعاب المحاماة ، وفي حالة ما تشمل المطالبـة أصل المبلغ زائد التعويض وأتعاب المحاماة يكفي لضمان التعويض وأتعـاب المحاماة إحضار ضامن ملئ غارم يلتزم بسداد المبلغ المطالب به كلـه أو المحكوم به من المحكمة .

لذا مما تقدم أري إن وافق الزميلان أن نؤيد قرار المحكمـة فـي اشتراط إحضار خطاب ضمان بنكي يلتزم فيه البنك بتجديده حتـى مرحلـة الوفاء بسداد المبلغ أو تعهد وكيل نادى الحماية وإلغاء قرارها بإيداع قيمة كل البضاعة التالف منها والسليم و إعادة الأوراق لإعادة النظر في تحديـد القيمة للتالف فقط وتسليم الآخر السليم ما لم يعطب بإهمال المدعى عليـه أيضا والنظر في مسألة التعويض وأتعاب المحاماة على ضوء المذكرة ويؤذن لها بسماع ما تراه مناسبا من الشهود والخبرة .

أوافق

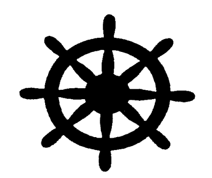
القاضي : مصطفى عبد القادر

التاريخ : ١٩٩٤/١/٤م

أوافق

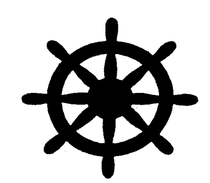
القاضي : هاشم حمزة عبد المجيد

التاريخ : ١٩٩٤/١/٤م



القسم السادس

- ❖ الحجز التنفيذي علي السفينة
- ❖ الديون الممتازة وترتيبها .
- ❖ توزيع حصيلة البيع
- ❖ الغش بالمستندات



بنك الاعتماد الدولي ....مستأنف

ضد

الباخرة ميرامار وملاكها شركة بيروتي للنقل البحري......مستأنف ضده

م أ / أ س م / ١٩٩٣/٧٩م

المبادئ :ـــ

١. المحكمة المختصة بنظر دعوى إغلاق الرهن هي المحكمة العامة

٢. لا يجوز للمرتهن استصدار حكم بغلق الرهن إذا لم يحدد عقد الرهن أجلا معينا لسداد أصل المبلغ إلا إذا أمرت المحكمة بيع العقار المرهون

٣. السفينة كمال منقول تخرج من قواعد حجز وبيع العقارات وبالتالي لا تعد السفينة عقارا يجوز الحجز وغلق الرهن بشأنها و إنما يجوز بيعها بالمزاد العلني وانتقالها للمشترى خالية من الموانع .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف الولاية الشرقية

بور تسودان

أمام :ـــ

السيد / يوسف عثمان بشير ....رئيسا

السيد / هاشم حمزة عبد المجيد...............عضوا

السيد / محمد صالح محمد ....عضوا

بنك الاعتماد الدولي ....مستأنف

ضد

الباخرة ميرامار وملاكها شركة بيروتي للنقل البحري......مستأنف ضده

م أ / أ س م / ٧٩/١٩٩٣م

<u>المذكرة</u>

نيابة عن المستأنفين (بنك الاعتماد والتجارة الدولي لما وراء البحار المحدودة) تقدم الأستاذ أدهم ومشاركوه محامون بهذا الاستئناف طاعنين في صحة القرار الذي أصدره السيد / قاضي مديرية البحر الأحمر والمؤيد لقرار قاضي جزئي بور تسودان القاضي بشطب الدعوى ٩٣/١٤٨ .

والدعوى موضوع هذا الاســـتئناف والمشـــار إليـــها بـــالرقم ق م ١٤٨/١٩٩٣م تتعلق ببيع وغلق رهن السفينة ميرامار وملاكها وهم شركة بيروتي للنقل البحري (مستأنف ضدهم)

وتتلخص الوقائع في آن المستأنفين المدعين هم الدائنون المرتهنون للسفينة ميرامار التي يملكها المدعي عليهم شركة بيروني للنقل البحـــري (مستأنف ضده)

و قد تم رهن السفينة لصالح المدعين (المستأنفين) مقابل قروض قدمها المدعون (المستأنفون) وان المستأنف ضدهم (المدعى عليـــهم) فشلوا في سداد مبلغ القرض وعليه يطالب المستأنفون بغلق الرهن وتحويل ملكية السفينة إليهم .. واحتياطيا بيع السفينة .

أصدرت محكمة الموضوع قرارها بشطب الدعوى مستنده في ذلـــك إلي أن الشهادات الخاصة بالتسجيل والمرفقة مع المستندات غير مقبولـــة لعدم اعتمادها من سفارات السودان في الخارج أو في الخارجية الســـودانية كما أن الرهن المقيد في سجل السفينة لا يوضـــح المشـــتملان الأساســـية الواجب توافرها في العقد مثل الشروط الخاصة بالوفاء والحل ... كمـــا أن الرهن غير معتمد .

وقد أيدت محكمة المديرية قرار الشطب استنادا على أسباب أخـــرى مع منح المستأنف خيارات أخرى هي :—

(١) دفع المديونية التي على الباخرة في مجموعة التنفيـــذات وضمـــان المنافع الأخرى المتعلقة بالباخرة .

(٢) الدخول كمشتري للباخرة .

(٣) الدخول كمستشكلين في مجموعة التنفيذات لأن لهم حقا في ثمن البيع بوصفهم دائنين عاديين

وواضح أن المستأنفين لا يرغبون في هذه الخيارات التي ذكرتها المحكمة (محكمة المديرية) وطلباتهم واضحة وهي غلق الرهن حتى لا يشاركهم أصحاب الديون الأخرى .. ولكن في سلوك هذا الطريقة أخطار لم تكن في الحسبان ولم تتعرض لها محكمة الموضوع وهي في نفس الوقت ستحسم هذا النزاع .

أولا :ـ أن القانون البحري لسنة ١٩٦١م ينص في مادته الثالثة الفقرة (١) على الآتي :ـ

يطبق هذا القانون على جميع السفن السودانية للملاحة في أعالي البحار التي لا تقل حملتها القائمة عن ١,٠٠٠ طن أينما وجدت وعلى السفينة الأجنبية (عدا التجارية المملوكة لأي دولة أجنبية) التي تكون رأسية داخل المياه الإقليمية السودانية أو المبحرة فيها .

ومعني هذا أن القانون البحري يمكن تطبيقه على هذا النزاع وبمقتضى هذا النص ينعقد الاختصاص ابتداء لمحكمة المديرية وليس المحكمة الجزئية وبالتالي يكون النزاع قد فصلت فيه محكمة غير مختصة وتنص المادة ٢١ الفقرة (٥) على الآتي :ـ

لا يجوز لصاحب الرهن المسجل أن ينفذ ضمانه إلا باتخاذ الإجراءات أمام محكمة المديرية ولا يجوز لهذه المحكمة أن تصدر أي أمر فيما يتعلق بالسفينة سوى الأمر ببيعها لأي شخص يكون من الجائز تسجيل أسمه كمالك بموجب هذا القانون .



وهذا الفهم يتماشى مع نص المادة ١٢٥ من قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣ م

لا يجوز للمرتهنين استصدار حكم بغلق الرهن :

(أ) إذا لم يحدد عقد الرهن أجلا معينا لسداد أصل المبلغ وكان العقار في حيازة المرتهنين طبقا لشروط العقد

(ب) في الحالات الأخرى إلا إذا أمرت المحكمة ببيع العقار المرهون ولم يتم البيع .

إذن فإن الحكم بغلق الرهن أمر غير وارد في هذه الدعوى لعدم توفر شروطه أو لاستحالة ذلك ولا سبيل للدائن المرتهن سوى المطالبة ببيع السفينة المرهونة بدلا من المطالبة بغلق الرهن وذلك لأن السفينة مال منقول تخضع كقاعدة عامة لأحكام المنقول ولكن لاعتبارات خاصة بطبيعة السفينة والناحية السياسية والاقتصادية التي تحتلها قضت الاتفاقات الدولية بخضوعها لبعض أحكام العقار بل أنها في بعض الأحيان تخضع لأحكام تختلف عن أحكام المنقول وأحكام العقار فهي (أي السفينة) من الوجهة القانونية تعتبر مالا له أحكام خاصة تخضع لبعض الأحكام الخاصة بالعقارات ضمانا للتجارة البحرية كما يجوز رهن السفن البحرية رهنا تأمينيا كما تنص بذلك المادة ٧٣٨ من قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٩٨م (تسري أحكام الرهن التأميني على المنقول الذي تقتضي القوانين الخاصة بتسجيله كالسيارة والسفينة) كما تنص المادة (٦) من القانون البحري على وجوب تسجيل كل سفينة سودانية ينطبق عليها هذا القانون ولما كانت السفينة مالا منقولا فقد خرج بها هذا التعريف من الخضوع لأحكام وقواعد الحجز على العقارات وبالتالي لا تعد السفينة عقارا يجوز الحجز وغلق الرهن بشأنها وإنما يجوز بيعها بالمزاد العلني و



انتقالها إلي المشترى خلية من كل تكليف وقد أوردت المادة ٢٦ (١) من قانون المعاملات تعريفا للعقار بأنه كل شئ مستقر بحيز ثابت فيه لا يمكن نقله منه دون تلف أو تغيير هيئته ...) وكل ما عدا ذلك فهو منقول وبما أن تلك السفينة تسرى عليها أحكام الرهن التأميني رغم اعتبارها منقولا فأن لا يجوز استصدار أمر بغلق الرهن بشأنها .. ولذا أري أن تشطب هذا الاستئناف فيما يتعلق بالشق الأول من عريضة الدعوى الفقرة (أ) (غلق الرهن وتحويل ملكية السفينة للمدعين (المستأنفين) .

والسير في الإجراءات بخصوص الفقرة (٢) بيع السفينة والحكم (للمدعين المستأنفين) بأصل الدين مبلغ ٧٥٣,١٧٨,٩١ إذا ثبت ذلك الدين أمام المحكمة وصدر به حكم قضائي ونتفق مع المستأنفين في أن المحكمة تعجلت بشطب عريضة الدعوى لعدم توافر الأسباب الواردة في المادة ٣٨ (٢) من قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م .. وكان يمكن للمحكمة إعطاء المستأنفين مهلة لتصحيح عريضة الدعوى بإكمال النقص في البينات وتوثيق المستندات المقدمة أو المعروضة أمامها لدى الجهات المختصة والتي طلبتها المحكمة وفقا لنص المادة ٣٧ من قانون الإجراءات المدنية لسنة ١٩٨٣م ... كما يمكن للمحكمة فحص تلك المستندات حينما يتم عرضها أمامها .. وحينئذ يمكن رفضها إذا كانت غير صحيحة أو طعن فيها ... ويمكن للخصوم إثبات واقعة الرهن والمطالبات الأخرى .

وعليه فشطب الدعوى برمتها في هذه المرحلة قرار غير موفق علينا إلغاؤه مع إعادة السير في الدعوى من جديد أمام محكمة المديرية مع



السماح للأطراف بتعديل طلباتهم وسماع رد المدعى عليهم ودفاعــــهم ثــم الفصل في الدعوى على ضؤ ما يطرح أمام المحكمة من بينات

هاشم حمزة عبد المجيد
قاضي محكمة الاستئناف
بور تسودان
٢٨/٣/١٩٩٣م

٢٩/٣/١٩٩٣م

أوافق

محمد صالح محمد
قاضي محكمة الاستئناف / بور تسودان
٢٩/٣/١٩٩٣م

٢٩/٣/١٩٩٣م

أوافق

يوسف عثمان بشير
قاضي المحكمة العليا
ورئيس محكمة الاستئناف / بور تسودان
٢٩/٣/١٩٩٣م

٢٩/٣/١٩٩٣م

أمـــــــــر

١/ يلغي الحكم بشطب الدعوى

٢/ يرفض طلب غلق الرهن

٣/ تعاد الدعوى للنظر أمام محكمة المديرية في ضوء ما جاء بالمذكرة

يوسف عثمان بشير

قاضي المحكمة العليا

ورئيس محكمة الاستئناف / بور تسودان / ٢/٣/١٩٩٣م

المحكمة العليا – الدائرة المدنية

م ع / ط ع / ٤٢٦ / ١٩٩٣م

بنك الاعتماد والتجارة الدولي

ضد

أنور حسين وآخرين

ق.م ٩٣/١٨٤

المبادئ :ـــ

١. الغرض من نص م ٢٩١ إجراءات مدنية هو توزيع حصيلة التنفيذ إذا تعدد أصحاب الديون ولم يكن بالإمكان الوفاء بديونهم جميعا .
٢. يجوز للمرتهن التمسك ببقاء الرهن على أن يدفع بعض الديون الممتازة كمرتبات البحارة .
٣. إذا رفض المرتهن أن يقدم حلا وكان في نفس الوقت رافضا البيع للسفينة المرهونة خالية من الرهن فإن رفضه يعد رفضا تعسفيا وفي هذه الحالة أن تبيع للمحكمة يكون السفينة خالية من الرهن و أن تنتقل حقوق المرتهن إلي عائد البيع .
٤. الديون الممتازة تسبق دين المرتهن .
٥. في حالة الرهن التأميني لضمان سداد القرض تنتقل حقوق المرتهن إلى عائد البيع ويكون المرتهن متعسفا إذا أعاق البيع وتخلف عن تقديم بديل آخر مثل سداد الديون الأفضل بينما حقه مؤمن بالرهن

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليـــــــــــا

الدائرة المدنية

أمام السادة :ـــ

محمد محمود أبو قصيصة.................رئيساً

مصطفى محمد بشار........................عضوا

على يوسف الولي...........................عضوا

الأطراف

بنك الاعتماد والتجارة الدولي

ضد

أنور حسين وآخرين

النمرة : م ع / ط م / ٩٣/٤٢٦

الحكم

حصل طاقم الباخرة ميرامار على حكم رضائي بأجورهم في مواجهة مالكي الباخرة المذكورة ثم استصدروا أمرا ببيع السفينة تنفيذا لهذا الحكـــم وهو في عدة قضايا .

أقام بنك الاعتماد والتجارة الدولي دعــوى ضــد مــالكي البــاخرة باعتباره دائنا لهم وله رهن لتأمين قرض عليهم .

وشطبت المحكمة تلك الدعوى (رقم ٩٣/١٨٤) التي أقامها البنــك المذكور لغلق الرهن . ومن ثم كان السير في التنفيذ .

أيدت محكمة المديرية ببور تسودان وكذلك محكمة استئناف الولاية الشرقية في الاستئناف رقم ٩٣/٧٧ قرار البيع تنفيذا لمجموعــة الأحكــام الصادرة ضد المدعى عليهم . ورأت محكمة الاستئناف أنـــه بعــد رفــض دعوى غلق الرهن فأن على مقدمي الطلب أن يتقدموا كمستشـــكلين أمــام محكمة التنفيذ ببور تسودان .

تقدم بنك الاعتماد والتجارة الدولي باستئناف ضــد قــرار محكمــة الاستئناف . كم أنضم إلي الطعن البنك الزراعي السوداني باعتبــار أن لــه دعوى تتعلق بقيمة خيش ضد نفس المدعى عليهم .

أما الطاعنون فيذهبون وراء حكم محكمة الاستئناف ليشيروا إلي أن لهم رهنا على السفينة وأنه لا يجوز بيع السفينة خالية من الرهن .ولكن هذا الطعن ليس مقاما حول الرهن وإنما هو مقام حول تنفيذ الحكم الصــادر ضد المدعى عليهم . والحديث عن الرهن يكون بالطعن في الحكم الصــادر في دعوى الرهن في هذا الطعن المقام ضد التنفيذ . على أنه حتى لو قبلنــا بذلك فقد رفضت محكمة الاستئناف دعوى إغلاق الرهن لأسباب من بينــها أن المادة ١٢٥ من قانون الإجراءات المدنية تمنع إغـــلاق الرهــن إلا إذا عرض العقار المرهون للبيع بأمر المحكمة ولم يتم البيع .

وما ينطبق على العقار ينطبق على السفينة فيما يقر الطاعنون .

من ذلك نجد أن العلاج المتاح هو بيع السفينة . وقد أمرت محكمة التنفيــذ بالبيع وأيدتها محكمة المديرية والاستئناف .

ويقاوم الطاعنون الأمر الصادر ببيع السفينة خاليـــا مـــن الرهـــن ويشيرون إلي المادة ٢٩١ ود من قانون الإجراءات المدنية التـــي تجـــيز للمحكمة أن تأمر ببيع العقار المرهون خاليا من الرهن . ويقول الطـــاعنون أن هذه المادة تشترط رضاء المرتهن . ولما لم يكن المرتهن (الطـــاعن) راضيا ببيع السفينة بيعاً خاليا من الرهن فأن الطاعنين يطلبون إلغاء حكـــم محكمة الاستئناف المؤيد للبيع .

وإذا أطلعنا على نص المادة ٢٩١ (د) نراه يسمح ببيـــع العقـــار خاليا من الرهن على أن ينقل الرهن إلي عائد البيع . على أن هذا مشـــروط برضاء المرتهن .

ولكن هب أن المرتهن لم يكن راضيا ماذا تفعل المحكمة .

يبدو لنا أن الغرض من هذا النص هو الوقوف على رأى المرتـــهن إذ ربما كان له حل فيها يتعلق ببيع العقار خاليا من الرهن . ذلك لأن نطاق سريان المادة ٢٩١ هو توزيع حصيلة التنفيذ إذا تعدد أصحاب الديون ولـــم يكن في الإمكان الوفاء بديونهم جميعا . فيجوز للمرتهن مثـــلا أن يتمســـك ببقاء الرهن على أن يدفع هو بعض الديون الممتازة كمرتبات البحارة فـــي النزاع الحالي . أما إذا رفض المرتهن أن يقدم حلا وكان في نفس الوقـــت رافضا بيع العقار المرهون خاليا من الرهن فإن رفضه يكون رفضاً متعسفا

وفى هذه الحالة فأن للمحكمة أن تصدر أمرها ببيع العقار خاليا من الرهن على أن تنتقل حقوق المرتهن إلي عائد البيع . وهنا يتخذ المرتهن وضعـــه حسب أفضليات الديون ، فتسبقه الديون الممتازة عليه . ذلك أن المحكمة لا تنظر إلي طرف واحد فقط وإنما تنظر إلي وضع جميع الأطـــراف وحقـــوق جميع الدائنين . مع تقييم الديون التي لها الأفضلية على غيرها وللمحكمـــة دائما سلطتها في حماية الأطراف في حالة وقوع تعسف من طـــرف علـــى



الطرف الآخر فلا تسمح لأحد أن يحجب رضاء ، دونما سبب معقول إذا أشترط القانون رضاءه في حالة من الحالات . وفي الحالة التي بين أيدينا فأن الرهن هو رهن تأميني لضمان سداد قرض . وتنتقل حقوق المرتهن إلي عائد البيع . ويكون المرتهن متعسفا إذا أعاق البيع وتخلف عن تقديم بديل آخر مثل سداد الديون الأفضل بينما هو مؤمن بالرهن . وللمحكمة في هذه الحالة أن تأمر بالبيع خاليا من الرهن حفظا لحقوق بقية الدائنين وليأخذ الطاعن وضعه من بينهم حسب أفضليات السداد . لذلك نري تأييد أمر البيع خاليا من الرهن .

أما البنك الزراعي فأمامه أن يتقدم لمحكمة التنفيذ من بين الدائنين حيث أن محكمة التنفيذ هي المختصة بمنازعاته بموجب المادة ٢٣٥ من قانون الإجراءات المدنية .

نري لهذه الأسباب شطب هذا الطعن إيجازيا

محمد محمود أبو قصيصة
قاضي المحكمة العليا

م ع / ط م ص / ٤٢٦ / ٩٣ (ص٥)

مصطفى محمد بشار
قاضى المحكمة العليا

على يوسف الولي
قاضى المحكمة العليا

الأمر النهائي :ـــ

يشطب الطعن إيجازيا

محمد محمود أبو قصيصة
قاضى المحكمة العليا
ورئيس الدائرة
١٩٩٣/٢/٣م

ألشركة السودانية للاستثمار ....طاعن

ضد

أصحاب الباخرة كيرتي دى أرفس ....م ضده

مع / ط . م / ١٦٥/١٩٩٨م

المبادئ :ـــ

١. نص المادة ٢٩١ إجراءات مدنية يحكم الديون العادية غير البحرية التي تحكمها قواعد خاصة أو مختلفة و تتميز بطابع خاص بسبب ما آلت إليه ضرورات المخاطر البحرية والملاحة البحرية ولاتصالها بقواعد القانون الدولي .

٢. الديون البحرية غالبها ديون ممتازة مرتبة على نحو لا يختلف في جميع أنحاء العالم

٣. نص المادة ٢٩١ إجراءات مدنية يحكم حالة تزاحم الدائنين المدنيين العاديين .

٤. حيث أن القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م جاء خلو من الديون البحرية وأن ما أشار إليه قانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م في المواد ٧٩٩ وما بعدها لا يتضمن الديون البحرية وان تأكد للمحكمة بصفه رسمية أن السودان لم يوقع أو يصادق على اتفاقية بور كسل سنة ١٩٢٦م الخاصة بترتيب الديون البحرية الممتازة فإن المحاكم تقوم بتطبيقها باعتبارها تطبيقا لعرف بحري مستقر ولا يجوز مخالفته إلا بقانون .

٥. الأسبقية في توقيع الحجز التحفظي على السفينة لا يعطـــى مـــيزة لصاحب الأسبقية تمنع من بيعها أو تعطيه أولوية عند توزيع حصيلـة البيع أو يؤدي إلى تغير في ترتيب الديون البحرية الممتازة

٦. لأتعاب المحامي وفقا لنص م ٤٤ من قانون المادة حق ممتازة علـى ما آل إلى الموكل من مال نتيجة الدعوى أو العمل موضوع الوكالة أما إذا لم يؤل إلى موكله أي مال نتيجة محل التوكيل فتصير أتعابه دينـــا عاديا

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكسلا

بور تسودان

أمام :ـــ

السيد / محمد الأمين مختار ....رئيسا

السيد / محمد صالح على ....عضوا

السيد / مصطفي عبد القادر ....عضوا

الشركة السودانية للاستثمار ....طاعن

ضد

أصحاب الباخرة كيرتي دى أرفس ....م ضده

مع / ط . م / ١٦٥/١٩٩٨م

المذكرة

قامت محكمة التنفيذ بتوزيع حصيلة بيع السفينة (كيرتى دى أرفس) على مجموعة من الدائنين دون الآخرين وذلك بعد أن قسمت الدائنين إلي طائفتين .

الأولي :ـــ أصحاب الديون الممتازة والتي تنحصر فى الآتي :ـــ



١) الرسوم القضائية والمصاريف المدفوعة للمحافظة على السفينة لمصلحة جميع الدائنين
٢) استحقاقات الربان والبحارة من الأجر
٣) أتعاب المحامي
٤) استحقاقات الوكلاء البحريين
٥) استحقاقات المموِّنين البحريين

الثانية :ــ أصحاب الديون غير الممتازة والتي تنحصر في الآتي :ــ

١) مطالبة (دين) شركة جميل كبابه
٢) مطالبة (دين) الشركة السودانية للاستثمار
٣) مطالبة (دين) شركة جوبا للتأمين
٤) مطالبة (دين) فندق التعاون

وقررت أن توزع حصيلة البيع على الطائفة الأولى كل حسب استحقاقه وما تبقى يوزع على الفئة الثانية بنسبة ديونهم ولكنها عادت وعلى ص ٤ من محضر الحجز لتقرر الآتي :ــ

(عليه نخلص من كل ذلك على أن الدائنين الذين يحق لهم استيفاء حقهم من حصيلة البيع هم :

أ) الدائنون الذين طلبوا التنفيذ قبل تاريخ صدور أمر البيع وقاموا بالحجز التنفيذي على الباخرة

ب) المدعون الذين قاموا بالحجز التحفظي على الباخرة وإن لم تصدر لهم أحكام في دعاويهم حتى الآن حيث يمكن إيداعها بخزينة المحكمة لحين الفصل في (دعاويهم) وقد اعتمدت محكمة التنفيذ في كل هذا على نص المادة ٢٩١ إجراءات مدنية . وبناء على ذلك تم استبعاد الدعاوى والتنفيذات التي لم يتم فيها الحجز التحفظي أو التنفيذي قبل البيع .

وباستئناف هذا الحكم أمام محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر الموقرة أيدت ما ذهبت إليه محكمة التنفيذ فيما يختص بتقسيم الديون إلى ديون ممتازة وغير ممتازة وخالفتها فيما ذهبت إليه بشأن تطبيق نص المادة ٢٩١ إجراءات مدنية وقالت بأن النص ينطبق في حالة الديون العادية لا الممتازة ورأت انه لا أساس لما ذهبت إليه محكمة التنفيذ في التفرقة ما بين ديون البحارة وبين من قام بالحجز وخلافه إذ يكفى أن يحجز أحدهم على السفينة ومن ثم أمرت بإلغاء التوزيع الذي أجرته محكمة التنفيذ على أن يعاد التوزيع على النحو الذي رأته في حكمها .

أمامنا الآن ثلاثة طعون الأول والثاني مقدمان من الأستاذ المحترم صلاح محمد عثمان نيابة عن شركتي جميل كبابه والسودانية للاستثمار وهما يقومان على أسباب مشتركة تتلخص في الآتي :

١)تجاهلت محكمة الاستئناف المادة ٢٩١ من قانون الإجراءات المدنية ولجأت إلي تطبيق معاهدة بر وكسل لسنة ١٩٢٦ على الرغم من أن السودان لم يوقع عليها .

٢)لم تشر محكمة الاستئناف إلي إي قانون يبين كيفية تحديد الأسبقيات وفقا لنص المادة ٣/٢٩١ من القانون المذكور .

٣)الطاعنون هم أول من وقع الحجز التحفظي على السفينة المذكورة ولذلك كانوا أحق من غيرهم في استيفاء دينهم .

وقد أتحنا الفرصة للمطعون عليهم للرد فجاء ردهم على لسان كابتن السفينة مؤكدا على صحة ما ذهب إليه الطاعنون إلا أنه يري أن ترتيب دينهم هو الثالث في الديون الممتازة .

أما الطعن الثالث فهو مقدم من المحامى المحترم عمر أو نور أصالة عن نفسه ينعى فيه على الحكم المطعون أنه خالف القانون عندما :



١)فسر المادة ٤٤ من قانون المحاماة على أن أتعاب المحاماة ليست دينـا ممتازا

٢)خالف نص المادة ٢٩١ إجراءات مدنية وذلك عندما لم تأخذ به .

٣)أعتمدت على المعاهدة وأهملت القانون

أتحنا الفرصة للمطعون عليهم للرد فجاء ردهم علـى لسـان كـابتن الباخرة بصحة الحكم المطعون فيه .وعليه وحيث أن هـذه الطعـون قـد استوفت كافة أوضاعها الشكلية

ومن حيث أن الطعن الأول في وجهه الأول والثاني وأن الطعن الثـاني في وجهه الثاني وأن الطعن الثالث في وجهه الثاني والثالث جميعهم يقـوم على القول بأن الحكم المطعون فيه قد أهمل نص المـادة ٢٩١ إجـراءات مدنية مع أنه النص الذي يحكم الحالة وأن هذا القول غير صحيـح إذ أنـه مردود بأن هذا النص يحكم حالة الديون المدنية دون البحرية التي تحكمـها قواعد مختلفة وتتميز بطابع خاص بسبب ما دعت إليه ضرورات التجـارة والملاحة البحرية وما يرتبط بها من أخطـار جسـام ولاتصالـها بقواعـد القانون الدولي الخاص إذ أن الديون البحرية غالبها ديون ممتـازة مرتبـة على نحو لا يختلف في جميع أنحاء العالم في حين أن نص المادة المذكـور يحكم حالة تزاحم الدائنين المدنيين العاديين . حيـث أن القـانون البحـري السوداني لسنة ١٩٦١م جاء خلوا من أي بيان لهذه الديـون وأن الديـون الممتازة التي أشار إليها قانون المعاملات المدنية في المـواد ٧٩٩ ومـا بعدها لا تتضمن الديون البحرية الممتازة وأن القوانين البحريـة لمختلـف دول العالم ومن بينها مصر قد جري العمل فيـها إلـي إضافـة الحقـوق الممتازة المضمنة في قوانينها المدنية إلي تلك المضمنـة فـي قوانينـها البحرية . وحيث أن هذا لم يحدث في السودان ولكن جري العمل منذ أمـد

بعيد على الأخذ بما أوردته معاهدة بر وكسل المبرمة في ١٠ أبريل /١٩٢٦م بشأن هذه الديون الممتازة على الرغم من أنه لم يقع في أيدينا حتى الآن ما يقطع بأن السودان قد انضم إلي هذه المعاهدة بخلاف خطاب الخطوط البحرية السودانية رقم ح ب/ ر م أ / اتفاقيات /٣١ المؤرخ ٢٨/٤/١٩٨٨م وهو خطاب داخلي أشار إلي الاتفاقيات والمعاهدات التي لم يوقع عليها السودان ولم أجد من بينها اتفاقية بر وكسل لسنة ١٩٢٦م .
وعلى أي حال فإن تطبيق هذه الاتفاقية بواسطة محاكمنا في السودان أصبح حقيقة لا يختلف عليها الأمر الذي يدعوني إلي القول بأن تطبيقها أصبح عرفا بحريا لا يجوز مخالفته إلا بمقتضى قانون . كما ذكرت وأشارت محكمة الاستئناف المؤقرة فأن القانون البحري نفسه (ما هو إلا مجموعة الأعراف البحرية التي استقرت منذ القدم وجري العمل بها بالإضافة ألي الاتفاقيات الدولية والفقه القانوني العام فمبادئ القانون البحري مبادئ عالمية بحيث يتعذر القول بوجود قانون بحري مصري أو بريطاني أو أمريكي فالمبادئ وأحده والقواعد واحده في كل الدول البحرية .
(القانون البحري – الدكتور كمال طه طبعت سنة ١٩ ص١٩١) .

يقيني أن ما ذهبت إليه محكمة الاستئناف المؤقرة بشأن تطبيق هذه المعاهدة صحيح . وقد نصت المادة ٢/٦من قانون الإجراءات المدنية على أنه (في المسائل التي لا يحكمها أي نص تشريعي تطبق المحاكم الشريعة الإسلامية والمبادئ التي استقرت قضاء في السودان والعرف والعدالة والوجدان السليم) .

وهكذا يبين أن تطبيق ما جاء في هذه الاتفاقية يتماشى مع ما استقرت عليه أحكام هذه المحكمة منذ أمد بعيد بعد أن أصبح عرفا يتماشى مع العدالة والوجدان السليم .



و أما ما جاء بالوجه الثالث في الطعن الأول والقول بأن الطاعنين كانوا أول من قام بتوقيع الحجز على السفينة المذكورة فهو مردود بما نصت عليه المادة ١٦٥ إجراءات مدنية والذي يقول (الحجز الموقع قبل صدور الحكم لا يؤثر على حقوق الغير والتي تكون قد نشأت قبل توقيع الحجز لأشخاص ليسوا طرفا في الدعوى وكما وأن هذا الحجز لا يمنع من بيع المال المذكور تنفيذا لحكم يصدر ضد المدعي عليه سواء أكان هذا الحكم قد صدر في دعوى أقيمت قبل توقيع الحجز أم بعد توقيعه) .

وهكذا يبين أن تسارع الطاعنين بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة لا يعطى مزية تمنع من بيعها إذا صدر حكم ضد المدعى عليه ومن ثم ينهار تماما ما ذهب إليه الطاعنون في الطعنيين الأول والثاني .

ولعله من المناسب أن أشير إلي أن الطاعنيين أصلا لم يحصلوا على حكم حتى الآن إلا أن العمل قد جري في حالة تعدد المطالبات البحرية التي يرفع بها دعاوى وصدور أحكام في بعضها ومسارعة صحابها إلى التنفيذ أن تقوم المحكمة بحجز جزء من حصيلة بيع السفينة لمقابلة المطالبات التي لم تصدر أحكام بشأنها بعد .

وهذا ما حدث بالنسبة للطاعنيين في الطعنيين الأول والثاني إذا تم تجنيب جزء من حصيلة البيع لمقابلة مطالباتهم وأن اعتبرتهم محكمة الاستئناف في مرحلة متأخرة عند ترتيب الحقوق الممتازة وهذا إجراء سليم لا تثريب عليه .

أما فيما يختص بالوجه الأول من الطعن الثالث وهو المقدم من الأستاذ غمر أو نور فأني أجد نفسي متفقا مع ما ذهبت إليه محكمة الاستئناف الموقرة بشأن المادة ٤٤ من قانون المحاماة إذ حتي تعتبر أتعاب المحاماة دينا ممتازا وفقا لهذه المادة فلابد أن تكون هذه الأتعاب قد قامت

في مواجهة ما آل ألي الموكل من مال نتيجة الدعوى أو الأعمال التي قـام بها المحامي فإذا انتفى هذا سقطت ميزة الامتياز عن أتعـاب المحامـاة .
وفي هذه الدعوى نجد أن موكل الطاعن قد خسر دعواه وبيعت سفينته ولـم يدخل ذمته من حصيلتها أي شئ .. بل قلت حصيلتها عـن سـداد جملـة الديون المطالب بها . وحتى لو حاولنا النظر إلي جملة الديون المطالب بـها وحتى لو حاولنا النظر إلي أتعاب الطاعن من خلال نص المـادة (١١١) إجراءات مدنية نجد أن تمثيله للدفاع وصدور حكم ضد موكله يخرجه مـن نطاق هذه المادة ويجعله في مواجهة مع موكله مباشرة إذا تصبح أتعابـه دينا عاديا عليه لا يتمتع بالامتياز كما رأينا خاصة وقد جاء نـص المـادة ١١٢ من نفس القانون ليجعل الحكم بمصاريف الدعـوى علـى الخصـم المحكوم عليه إلا إذا رأت المحكمة ولأسباب كافية خلاف ذلك .

وهكذا فإنى أخلص من كل ذلك إلي صحة الحكم المطعون فيه فـي مواجهة الطعون المقدمة أمامنا حتى الآن . وأري شـطب هـذه الطعـون برسومها .

وحقيقة لا أخفي إعجابي الشديد بما بذلته كل من محكمتي التنفيـذ والاستئناف من جهد ظاهر وترتيب في الأفكار والصبر والأناة في بحث هذه الأوراق وسهر غورها والوصول إلي ما وصلا إليه بذلك القدر مـع العلـم والفهم .

محمد صالح على
قاضي المحكمة العليا
١٩٩٨/١٢/٢٧م

أوافق :ـــ

محمد الأمين مختار
قاضى المحكمة العليا
٢٧/١٢/١٩٩٨م

أوافق :

مصطفى عبد القادر
قاضى المحكمة العليا
٢٧/١٢/١٩٩٨م

الأمر النهائي :

آمـــــر : شطب الطلب برسومه

محمد الأمين مختار
قاضى المحكمة العليا
٢٧/١٢/١٩٩٨م



المستأنف / شركة الباسفيك التجارية

ضد

م ضده/ أصحاب الباخرة كورتيا دى أرقس

أ س م / ٥٠/١٩٩٩م

المبادئ :ـــ

١- ترتيب أصحاب الديون الممتازة وفقا لاتفاقية بر وكسل لسنة ١٩٢٦م تعد عرفا بحريا واجب التطبيق ما لم يصدر قانون يخالفهما ولخلو القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م وقانون المعاملات المدنية المواد ٧٩٩ وما بعدها وفقا لنص م ٦ إجراءات مدنية هي كالآتي :ـــ

١) المصاريف القضائية وغير المنصرفة لحفظ السفينة وتشمل رسوم المواني والإرساء والمرابط والضرائب ومصاريف أخطاء الملاحة والحراسة والصيانة ومن قام بخفر السفينة .

٢) الديون الناشئة عن عقد أستخدم الربان والطاقم وباقي الأشخاص .

٣) المكافأة المستحقة عن الإنقاذ والمساعدة

٤) التعويضات المستحقة عن التصادم وحوادث الملاحة

٥) الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يباشرها خارج الميناء الأصلي للسفينة في حدود سلطاته القانونية بسبب الحاجات الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر ......الخ

٢- هذا الترتيب ملزم للمحكمة أن تتبعه وحتى لو استغرقت أحد الفئات كل حصيلة البيع

٣ – تسارع الدائن بالحجز التحفظي على السفينة لا يعطيه ميزه على غيره الذي لم يحجز السفينة تحفظيا ولا يغير من ترتيب الديون الممتازة .

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة الاستئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

أمام :ـــ

السيد / محمد علي خليفة   رئيسا

السيد / نادية سليمان عبد الرحمن   عضوا

السيد/ جمال الدين النيل   عضوا

المستأنف / شركة الباسفيك التجارية

ضد

م ضده/ أصحاب الباخرة كورتيا دى أرقس

أ س م / ٥٠/١٩٩٩م

المذكـــــرة

١٦/ ذو القعدة ١٤١٩هـ

٤/٣/١٩٩٩م

يستأنف الأستاذ خالد محمد الريح إنابة من شركة الباسفيك التجارية الوكيل البحري للسفينة كورتيا دى أرقى قرار محكمة التنفيذ فـــي محضـــر البيع والقاضي بحجز مبلغ ١٧/٥٠٤/١٣ ألف دولار أمريكي لهيئة الموانى ويدور محور طلبه في الآتي باختصار :

١. لقد تم الحجز تحفظي في حدود مبلغ ١٢ ألف دولار زائد أتعاب المحاماة ألفى دولارًا حجزًاتحفظياً وتحول إلي حجز تنفيذي عند بيع الباخرة.
٢. يري أنه كان على المحكمة حجز مبلغ ١٤ ألف دولار لصالح المستأنف لأنه قام بالحجز التحفظي في حين أن هيئة المواني لم تقم بالحجز التحفظي .
٣. وحسب اتفاقية بر وكسل لسنة ١٩٢٦م فإن الوكيل البحري يأتي ترتيبه في امتياز الديون البحرية بعد الربان البحارة ولم تتحصل هيئة المواني علي حكم ما زالت دعواها قيد النظر أمام المحكمة
٤. استبعدت محكمة الموضوع أتعاب المحاماة الاتفاقية وبالتالي كان يجب الحكم بها والقول بأن الأتعاب على الموكل فقط خطأ

ويلتمس في محصلة طلبه حجز هذا المبلغ لصالح الدعوى ٢٩٣/٩٨م لأن دعوى المدعى المستأنف تم الحجز فيها . من الجانب الآخر أعلن المستأنف ضدهم للرد حتى ١٧/٢/١٩٩٩م لم يصل الرد صدر الحكم في ٢/١/١٩٩٩م وقدم الطلب في ١٠/١/١٩٩٩م وبالتالي جاء وفقا للقيد الوارد في نص م ١٧٧ /١٩٢ فهو مقبول شكلا وموضوعا نري الفصل في الطلب على النحو الآتي :ـ

أولا :ـ

يحكم النزاع اتفاقية بر وكسل لسنة ١٩٢٦ حيث أن القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م قد جاء خلوا من أي بيان لهذه الديون وأن الديون الممتازة التي أشار إليها قانون المعاملات المدنية في المواد ٧٩٩ وما بعدها لا تتضمن الديون البحرية الممتازة وقد قالت المحكمة العليا دائرة

البحر الأحمر وكسلا في قراراها بالنمرة م ع / ط م / ١٦٤/١٩٩٨م (على أي حال فإن تطبيق هذه الاتفاقية بواسطة محاكمنا في السودان أصبح حقيقة لا يختلف عليها الأمر الذي يدعوني إلي القول بأن تطبيقها أصبح عرفا بحريا لا يجوز مخالفته إلا بمقتضى قانون) . وأضافت يقيني أن ما ذهبت إليه محكمة الاستئناف بشأن تطبيق هذه المعاهدة صحيح) . وقد نصت المادة (٦) من قانون الإجراءات المدنية على أنه (في المسائل التي لا يحكمها أي نص تشريعي تطبق المحاكم الشريعة الإسلامية والمبادئ التي استقرت قضاء في السودان والعرف والعدالة والوجدان السليم)

ثانياً :ـــ

وحيث قررنا أن الاتفاقية هي الواجب الإتباع وكما ذكرنا في قرارنا في نفس حصيلة هذا البيع بالنمرة أ س م /٤٠٥/٩٨م فإن ترتيب أصحاب الديون الممتازة هو كالآتي :ـــ

١-المصاريف القضائية وغير المنصرفة لحفظ السفينة وتشمل رسوم الموانى والإرشاد والمرابط والضرائب العامة ومصاريف أخطاء الملاحة والحراسة والصيانة مما قام بخفر السفينة .
٢-الديون الناشئة عن عقد أستخدم الربان والطاقم وباقي الأشخاص .
٣-المكافآت المستحقة عن المساعدة والإنقاذ
٤-التعويضات المستحقة عن التصادم وحوادث الملاحة
٥-الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يباشرها خارج الميناء الأصلي للسفينة في حدود سلطاته القانونية بسبب الحاجات الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر الخ هذا الترتيب



ملزم وبالتالي في غياب أن هنالك مكافأة إنقاذ أو تصادم يكون الترتيب كالآتي :ـ

١. الرسوم والمصاريف القضائية وهيئة المواني
٢. عقود الربان والطاقم
٣. الوكيل البحري
٤. الممون البحري
٥. الديون الناشئة عن العقود .

وأنبه أن الوكيل إذا تم تعينه بواسطة المحكمة أي في فترة الحجز التحفظي والتنفيذي لتقديم خدمات فأن دينه ممتاز يدخل في الرسوم والمصاريف القضائية ويتم توزيعها أولا قبل الربان وطاقم السفينة أما إذا كان الوكيل متعاقد كما هو واضح من مذكرة الاستئناف مع أصحاب الباخرة فدينه ممتاز يأتي بعد هيئة المواني والربان والطاقم .

ثالثاُ :ـ

الثابت أن الوكيل وهيئة المواني إلي الآن لم يصدر لهم حكما ولكن المحكمة حجزت المبلغ لصالح هيئة المواني ويري المستأنف أنه يمتاز عنها بأنه قام بالحجز التحفظي قبل هيئة المواني وكأني به يعتمد على نص م ٢٩١ (١) (أ) إجراءات مدنية وهذا النص في تقديرنا ينطبق على حالات الديون العادية وليس الديون الممتازة ولكن يمكن الاستناد عليها فقط في حصر الأشخاص الذين لهم الحق في الدخول في حصيلة البيع عدا البحارة الذين ظلوا يعملون على ظهر السفينة بعد أمر البيع وهذا ما يميز الديون الممتازة عن الديون العادية . وفي هذا الصدد تقول المحكمة العليا دائرة البحر الأحمر وكسلا في قرارها بالنمرة ع م / ط م / ١٩٩٨/٨٤ (

أما القول بأن الطاعنيين كانوا أول من قام بتوقيع الحجز على السفينة المذكورة فهو مردود بما نصت عليه المادة ١٦٥ إجراءات مدنية والذي يقول (الحجز الموقع قبل صدور الحكم لا يؤثر على حقوق الغير والتي تكون قد نشأت قبل توقيع الحجز لأشخاص ليسوا طرفا في الدعوى وكما أن هذا الحجز لا يمنع من بيع المال المذكور تنفيذا لحكم يصدر ضد المدعى عليه سواء أكان هذا الحكم قد صدر في دعوى أقيمت قبل توقيع الحجز أم بعد توقيعه) وهكذا يتبين أن تسارع المستأنف بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة لا يعطيه ميزة تمنع من بيعها إذا صدر حكم ضد المدعى عليه . ولا يغير من ترتيب أصحاب الديون الممتازة كما أوضحنا

رابعاً :ـــ

لقد سبق أن قررنا حجز مبالغ في دعاوى لم يبت فيها يكون بعد توزيع حصيلة البيع على الذين صدرت أحكام لصالحهم وما تبقى بحجز حسب الترتيب الوارد في الاتفاقية وحيث كلا من الوكيل وهيئة المواني لم يحصل على حكم نهائي فحجز المبلغ لهيئة المواني صادف صحيح القانون لأنها تأتي في الترتيب قبل طاقم الباخرة والوكيل ولو كان الحكم استغرق كل مبلغ وعائد البيع لمنح لهم وبالتالي قرار المحكمة جاء سليما .

خامساً :ـــ

بخصوص أتعاب المحاماة فهي ليس على إطلاقها دين ممتاز كما جاء في المادة ٤٤ من قانون المحاماة ويكون كذلك إذا آل إلي الموكل من الأموال نتيجة الدعوى أو الأعمال وبالتالي إذا حكم لصالح المستأنف فأن الأتعاب تعد دين ممتاز في معنى المادة ٤٤ من قانون المحاماة ولكن المحكمة لا تحكم بأتعاب المحاماة بصورة تلقائية ولمجرد الاتفاق بل حتى

لو قدم عقد الاتفاق لأن الأتعاب المقصودة هنا الأتعاب بين الخصم والخصم وهنا تقدرها المحكمة من جهد المحامى وهي غير مقيد بكرم المدعى إذا ما أفاض على محاميه حتى يسترد كل هذا المبلغ وقول المحكمة تسلم للخصم صحيح ثم بدوره الخصم يسلم لمحاميه ولا يحكم بها من حصيلة البيع بصورة مباشرة ولم يصدر بها حكم بعد وقد سبق أن قلنا في قضية شركة ترانزانسترا وأخر / ضد / شركة الصمغ العربي م أ / أ س م/٩٣/٢١٨ مجلة الأحكام القضائية ٩٤م ص٢٦١ (في أن الحكم يكون في أصل المطالبة فقط ولا يشمل ذلك التعويض أو أتعاب المحاماة ولضمان التعويض وأتعاب المحاماة يكتفي بتعهد وكيل .

مما تقدم وبعد موافقة الزميلين نري صحة حكم المحكمة وليس أمام الوكيل إلا تتبع أصحاب الباخرة والحجز على أحد سفنهم الأخرى سداد لمديونيتهم ونأمر بشطب الاستئناف برسومه

محمد على خليفة
قاضى محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٩/٣/٤م

أوافق :ـ

جمال الدين وداعة الله النيل
قاضى محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٩/٣/٤م

أوافق :ـــ

نادية سليمان عبد الرحمن
قاضى محكمة الاستئناف / بور تسودان
١٩٩٩/٣/٤م

الأمر النهائي :ـــ

يشطب الاستئناف برسومه
يخطر الأطراف

محمد على خليفة
قاضى محكمة الاستئناف / بور تسودان
ورئيس الدائرة
١٩٩٩/٣/٤م

مؤسسة فائز أحمد بن أسحق ....طاعن

ضد

ملاك الباخرة أماندا ....م ضده

م ع / ط م /١٧/١٩٩٩م

المبادئ :ـــ

١-حق الامتياز هو أولوية لحق من الحقوق على الحقوق الأخرى خروجا على قاعدة المساواة بين الدائنين وهو من خلق القانون وصنعه

٢-الديون الممتازة وفق ترتيبها يتقدم كل دين فيها على الآخر وليست هي في مرتبة وأحده وإلا لفقدت فكرت الامتياز وغابت حكمتها

٣-لا ينطبق قواعد قانون الإجراءات المدنية على الديون البحرية .

بسم الله الرحمن الرحيم

المحكمة العليا

دائرة ولايتي البحر الأحمر وكسلا

بور تسودان

أمام :ــ

السيد / محمد صالح على رئيسا

السيد / محمد صالح محمد عضوا

السيد / مصطفى عبد القادر عضوا

مؤسسة فائز أحمد بن أسحق ....طاعن

ضد

ملاك الباخرة أماندا ....م ضده

م ع / ط م /١٧/١٩٩٩م

الحكم

بلغت جملة الديون المستحقة على السفينة أما ندا وفقـــا لمحضــر الحجز التنفيذي ١٩٩٨/٣٠م والديون الأخرى التي ضمت إليها ١٣٨,٨٠٣ دولار أمريكيا في حين بلغت حصيلة بيع هـــذه الســفينة ٧٥,٠٠٠ دولار أمريكيا وقد رأت محكمة الموضوع بجهد مقدر منها أن يتم توزيع حصيلـة البيع على النحو الآتي :ــ

١/ الرسوم القضائية والمصروفات

٢/ الربان والبحارة على أن يخصم من استحقاقهم ٢٥% يوزع مع بقية حصيلة البيع .

٣/ يوزع الباقي على مجموع الدائنين (قسمة غرماء) على أن يدخل معهم الربان والبحارة في ذلك

باستئناف هذا الحكم أمام محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر المؤقرة جاء رأي الأغلبية بإلغاء ما تم من توزيع لحصيلة البيع وفي أن يعاد التوزيع وفقا لنص المادة ٢٩١ إجراءات مدنية . وقد جاء في هذا الحكم أنه بالرجوع للمعاهدة الدولية بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن والموقعة في بر وكسل في ١٩٩٥/٥/١٠م جاء بالمادة ٧٦ عنها ما يلي :-

تسرى فيما يتعلق بتوزيع الثمن المتحصل من المزايدة الأحكام المنصوص عليها في قانون المرافعات المدنية والتجارية بشأن توزيع حصيلة التنفيذ . وبناء على هذا رأت محكمة الاستئناف المؤقرة الرجوع إلي قانون الإجراءات المدنية السوداني المادة ٢٩١/١/أ منه ومن ثم توصلت إلي إعادة التوزيع .

لم يرض الطاعن بهذا الحكم الأخير ومن ثم تقدم المحامى المحترم هشام عبد الحفيظ نيابة عن مؤسسة فائز أحمد أسحق بهذا الطعن وقد ضمنه ما يفيد بأنه لا يوجد بالقانون البحري ما يفرق بين الديون الممتازة بحيث يتقدم أحدهما على الأخر وأنه كان يتعين أن تقسم حصيلة البيع قسمة الغرماء بين الدائنين أصحاب الديون الممتازة حسب قاعدة تزاحم الدائنين وحيث أن دين الطاعنين عبارة عن دين بحري صرف في تجهيز وتشغيل السفينة المذكورة فأنه يعد دينا ممتازا ومن ثم فهو يقف في صف وأحد مع بقية الدائنين وتوزع الحصيلة عليهم جميعا بنسبة ديونهم .



أعلنا الطرف الآخر بصورة من الطعن فجاء ردهم على لسان محاميهم الأستاذ / المحترم الطاهر حسن محمد والذي يؤكده على صحة الحكم المطعون فيه ويشير على وجه الخصوص إلي الحكم الصادر من هذه المحكمة في قضية الباخرة كورتيا والتي حددت الديون الممتازة ومراتبها ومن بينها ديون الربان والبحارة . وهكذا أصبح هذا الطعن جاهزا للفصل فيه موضوعا بعد أن قبلناه شكلا

لقد سبق أن قرّرنا في عدة أحكام لنا ومن بينها الحكم الصادر في الدعوى التي أشار إليها محامى المطعون عليهم بأن الديون البحرية تختلف عن الديون المدنية الأخرى وقلنا بل وأبدينا أسفنا أن القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م قد جاء خلوا من الإشارة لهذه الديون على الرغم من أهميتها ونادينا بضرورة إصدار قانون جديد يلم شمل القواعد البحرية المختلفة والتي أهمل القانون المذكور الإشارة إلي معظمها مما جعلنا نلجأ إلي العرف البحري وما أرسته السوابق القضائية وجاءت بها الاتفاقيات والمعاهدات البحرية المختلفة والتي وقعت عليها معظم دول العالم وادخلها الباقون على قوانينهم المحلية .

وعلى إي حال يبدو أن هنالك فهما مغلوطا حول هذه الديون ولذلك نتساءل ما المقصود بالدين ؟ إنني استعير التعريف الذي قال به نص المادة ٧٩٩ من قانون المعاملات المدنية دون التقيد بما أشارت إليه النصوص اللاحقة لهذا النص لأنها تحكم الديون المدنية الأخرى دون البحرية وما يحيط بها من مخاطر وظروف تجول السفن بالمواني المختلفة . يقول هذا النص بأن (الامتياز حق عيني تابع يخول الدائن أسبقية القضاء حقه مراعاة لصفته ويتقرر بنص القانون) فحق الامتياز إذن هو أولوية لحق من الحقوق على الحقوق الأخرى خروجا على قاعدة المساواة بين الدائنين

وهو من خلق القانون وصنعه فإذا جاء القانون خلوا من ذكر لهذه الديـــون البحرية الممتازة هل نعاملها معاملة الديون العادية ؟ أن هذا القول إذا أخذنا به نكون قد تفردنا برأينا هذا عن سائر دول العالم والتي تتعامل مع ســفننا بالخارج وفقا لقوانينها ولما أرسته تلك الاتفاقيات والمعاهدات ولذلك لجأنـــا إلي تلك الاتفاقيات والمعاهدات نستعين بها في كل ما لم يرد بشـــأنه فـــي القانون البحري السوداني لسنة ١٩٦١م وأصبح عرفا وجد طريقه بصــورة قوية وسط أحكام هذه المحكمة ولا فرق في ذلك إذا علمنا بـــأن القـــانون البحري نفسه ما هو إلا مجموعة من الأطراف البحرية التي استقرت منـــذ القدم وجري العمل بها بالإضافة إلي الاتفاقيات الدولية والفقه القانوني العام فمبادئ القانون البحري مبادئ عالمية بحيث يتعذر القول بوجـــود قـــانون بحري مصري أو بريطاني أو أمريكي فالمبادئ واحدة والقواعد واحدة فـــي كل الدول البحرية (القانون البحري – الدكتور / كمال طه ص ١٨١) وكما ذكرت فأن أحكام هذه المحكمة قد استقرت على الاســـتعانة بذلـــك العـــرف البحري وبالاتفاقيات والمعاهدات التي أبرمت بشأنه . وقد نصت المادة ٢/٦ من قانون الإجراءات المدنية على أنه (في المسائل التـــي لا يحكمـــها إي نص تشريعي تطبق المحاكم الشرعية الإسلامية والمبادئ التـــي اســـتقرت قضاء في السودان والعرف والعدالة والوجدان السليم) فإذا كان القـــانون المدني السوداني قد نص صراحة في المواد ٧٩٩ ما بعدها علـــى مراتـــب حقوق الامتياز وهي نصوص تحكم الديون المدنية المختلفة فيما عدا الديون البحرية وهذا ما يبين من صياغة هذه النصوص علما بأن هنـــالك قانونـــا منفصلا يحكم حركة السفن السودانية في البحار ولو أراد المشرع إن تحكـم النصوص المذكورة الديون البحرية لنص على ذلك صراحة سواء أكان فـــي القانون البحري أو قانون المعاملات المدنية .



أعود الآن لأقول بان صفة هذه الديون أو الحقوق هي التي جعلتها متقدمة على الأخرى وإذا كان القانون هو مصدر هذه الحقوق فأن الأمر لا يقتصر عليه وحده بل أن تواتر الأحكام القضاء على اعتبار حق معين حق ممتاز يجعل من هذا الحق حقا ممتازا أيضا يقف في صف وأحد مع القانون لأن أحكام القضاء هي أحد مصادر القانون الاستثنائية باتفاق الفقهاء . وقد تواترت أحكام هذه المحكمة على تحديد الديون البحرية الممتازة وترتيبها بحيث يتقدم دين على آخر ولم يجعلها جميعا في مرتبة واحدة وإلا لفسدت فكرة الامتياز وغابت حكمتها وأصبح الجميع متساوون في الحقوق . لقد سبق أن قررنا في عدة أحكام لنا بأن المادة ٢٩١ من قانون الإجراءات المدنية لا شأن لها بالديون البحرية وأن تسارع الدائنين بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة لا يعطي مزية تمنع من بيعها إذا صدر حكم ضد المدعى عليه (راجع على سبيل المثال م ع ط م / ١٦٠ /١٩٩٨م و م ع / ط م / ١٦١/١٩٩٨م وحتى م ع /ط م /١٦٤/١٩٩٨م) لقد كان يتعين على محكمة الاستئناف المؤقرة التقيد بما صدر من أحكام لهذه المحكمة فيما يختص بالديون الممتازة وترتيبها ما لم يصدر تشريع يخالف ذلك فيكون عليها حينئذ أن تطبق هذا التشريع .ونكرر هنا بأن الديون الممتازة كما استقر عليها العرف البحري ترتب على النحو آلاتي وتستوفي الديون وفقا لها كاملة بحسب الأسبقية :ـ

١/ المصاريف

٢/ رسوم الميناء (ولها حق الحبس في ذلك)

٣/ أجور الربان والبحارة والعاملين على السفينة

٤/ مصاريف الإنقاذ وحصة السفينة في الخسارات المشتركة

٥/ التعويضات المستحقة عن حوادث الملاحة



٦/ الديون التي نشأت عن العقود التي يبرمها الربان خارج ميناء التسجيل

وهذه الديون جاءت على هذا الترتيب في مشروع القانون البحـري السوداني (المادة (٣٤) وعلى هذا الأساس توزع حصيلة البيع وعلى من لم يستوف حقه كاملا أو فقده الحجز على أية سفينة أخري يملكها أصحـاب السفينة محل هذه الدعوى إذ لا يجوز لهم تتبع حقوقهم مع المشترى الجديد والذي قام بالشراء بأشراف المحكمين و إنما يمكنه التتبع فقط فـي حالـة البيع والتصرفات الأخرى .

ولعله من المناسب أن أقول بأن ما ذهبت إليه صاحبة الـرأي الأول بشأن المعاهدة الدولية بتوحيد بعض القواعد سنة ١٩٥٢م لا ينطبق علـى هذه الدعوى لعدم أخذ معظم دول العالم بها وخاصة تلك التي لـم يتضمـن قانون مرافعاتها ما يتصل بتوزيع حصيلة البيع في حالة الديون البحريـة . فقد تلاحظ إن كثيرا من الدول تسارع إلي تضمين قوانين ما تقرره بعـض الاتفاقيات دون التوقيع عليها ومنه على سبيل المثـال جمهوريـة مصـر العربية . ولذلك فأنه لا يستقيم القول بتطبيق قواعـد قـانون الإجـراءات المدنية السوداني لعدم تضمينه القواعد الخاصة بالديون البحرية .

وهكذا فأنني ودون الخوض فيما أثاره الطاعنون أقوالهم بأننا سبق إن قررنا ترتيب الديون الممتازة في عدة أحكام لنا وان أحكام هذه المحكمـة استقرت على ذلك كما وأن ما ذهبوا إليه من عدم ترتيب الديون الممتـازة يطيح بحكمة تشريعها وتقريرها إذا أن أبرز ما يميزها أنها تعطي الديـن حق التقدم على الديون الأخرى . وعلى الرغم من اتفاق وجهة النظر حـول عدم صحة الحكم المطعون فيه بيننا والطاعنون إلا أن السبل قد اختلفت بنا فنقف معه على نفس الحكم المطعون فيه ولكـن علـى أسـاس مخالفتـه

للمستقر من أحكام هذه المحكمة وعلى أن نصـــدر حكمـــا جديـــدا يقضــــى بالآتي:-

١/ ينقض الحكم المطعون فيه

٢/ يصدر حكم جديد بإعادة توزيع حصيلة البيع وفقا لما ورد بهذا الحكم

محمد صالح على
قاضى المحكمة العليا
ورئيس الدائرة
ببور تسودان
١٤/٢/١٩٩٩م

١٥/٢/١٩٩٩م

أوافق :

مصطفى عبد القادر
قاضى المحكمة العليا
بور تسودان
١٥/٢/١٩٩٩م

١٩٩٩/٢/١٦م

أوافق

محمد صالح محمد
قاضى المحكمة العليا
ببور تسودان
١٩٩٩/٢/١٦م

١٩٩٩/٢/١٦م

الأمر النهائي :ـ

١/ ينقض الحكم المطعون فيه

٢/ يصدر حكم جديد بإعادة توزيع حصيلة البيع وفقا لما ورد بهذا الحكم

محمد صالح على
قاضى المحكمة العليا
ورئيس الدائرة.
بور تسودان
١٩٩٩/٢/١٦م

أنتيفان لو سيان وآخرين.

ضد

أصحاب الباخرة كورتيادى ارفس

أ س م / ٤٠٥ / ٩٨

المبادئ

١. في توزيع حصيلة البيع تلتزم المحكمة بالترتيب الوارد لأصحاب الديون الممتازة فإذا تبقت مطالبة الطاقم هي التي لها الأولوية تمنح لهم استحقاقاتهم كاملة كدين ممتاز ولو استغرق باقي كل المبلغ ولا مجال لتطبيق أن الأولوية للمسارع بالحجز أو بنسبة الديون .

٢. من حقوق البحار على مالك السفينة إرجاعه إلي وطنه بعد انقضاء عقد النقل البحري ويدخل ذلك في الديون الممتازة العقود الناشئة عن عقد استخدام الربان أو طاقم الباخرة .

٣. إذا لم تعمل المحكمة التي تباشر البيع على إنزال الطاقم ما عدا القليل الذي يكفي لتسيير السفينة وسلامتها فانهم يستحقون أجورهم عن فترة بقاءهم على السفينة متى كان ذلك ضروريا للسلامة البحرية والمحافظة على السفينة

٤. إذا كلفت المحكمة الوكيل البحري بعد الشروع في إجراءات البيع بتمويل السفينة أو عمل آخر للحفاظ على السفينة فأن دينه يعد دينا ممتازا ويدخل في المصاريف القضائية .

٥. لا تثريب على المحكمة في الحجز من حصيلة البيع مبالغ وتجنيبها لدعاوى لم يبت فيها ولكن يكون ذلك بعد استيفاء الديون الممتازة حسب ترتيبها وإن تبقي يحجز من حصيلة البيع فيتم حجزه

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

أمام :ــ

السيد / محمد على خليفة	رئيسا
السيد / نادية سليمان	عضواً
السيد / جمال وداعة الله النيل	عضواً

أتنيفان لو سيان وآخرين

ضد

أصحاب الباخرة كورنتيا دى ارفس

أ س م / ٤٠٥ /١٩٩٨

القرار

يستأنف الأساتذة / باشري جمال وعمر أحمد وعمر موسى عمـــر عبد الله أنابه عن طاقم الباخرة (كورنتا دى أرفس) وفندق التعـــاون فـــي محضر البيع قرار المحكمة بشأن توزيع حصيلة البيع ويدور محور طلباتـــهم في الآتي باختصار غير مخل :ــ

١/ لم تمنح المحكمة الطاقم أجورهم في كل الدعاوى والمفروض أن تمنـــح لهم حقوقهم من تاريخ إعلان البيع في ١٠/٢٧/١٩٩٨م

٢/ منحت المحكمة كابتن الباخرة كل حقوقه ولم تمنح للبحارة إلا جزء بسيط فقط



٣/ لم يتسلم طاقم الباخرة تذاكر بالطائرة إلي رومانيا وتجاهلت المحكمة ذلك رغم وجود حكم بذلك

٤/ حرم طاقم الباخرة من كل مرتباتهم بعد الحكم واستندت المحكمة في قرارها بأن التوزيع يتم بناء على الحجوز السابقة وقد تناست المحكمة أن المدعيين لديهم حجوزات سابقة في عدة تنفيذات وحرمتهم من مرتباتهم بل قررت الحكم لهم في الدعاوى الأولي فقط

٥/ قامت المحكمة بحجز جزء من مبلغ البيع لدعاوى لم يفصل فيها بعد أحكام

٦/ حكمت المحكمة لمحامى المدعى عليهم بمبلغ ٤٥ ألف دولار ونري أن دينيه ليس له امتياز علي دين المدعيين

٧/ صدر حكم لصالح فندق التعاون وقام بالحجز على الباخرة حجز تحفظي وتنفيذي ومبلغ مديونية يشمل الإعاشة وتمويل طاقم الباخرة وبلغت جملته ١٨ ألف دولار دفع منها لهم ثلاثة ألف دولار .

٨/ هذا الدين يعد من الديون الممتازة وقد قضت المحكمة للوكيل الذي أحضر البحارة للفندق بمطالبته و أنقصت حقوق الفندق .

ويلتمس الأساتذة من محصلة طلباتهم إعادة النظر في قرار التوزيع لعدم عدالته وإجحافه بحق الطاقم وخاصة البحارة وفندق التعاون . من الجانب الأخر إنابة عن أصحاب الباخرة يرد الأستاذ عمر أو نور بما يلي:-

١-تم تقسيم حصيلة البيع على الدائنين ومن ضمنهم البحارة وقد منحوا كل مديونيتهم في التنفيذات التي تم الحجز فيها على الباخرة حجزا تنفيذيا أو تحفظيا باعتبار أن الحجز التنفيذي هو الأصل والتحفظي هو الاستثناء

واستبعدت كل التنفيذات التي لم يصدر بها حجزا وبالتالي فقدما أي حق تجاه الباخرة

٢- هنالك دعاوى قيد النظر لم يصدر فيها أحكام حجزت مبالغ لها .

٣- تطرق الأستاذ عمر أحمد لحقوق الكابتن ومحامى ملاك الباخرة وقد أهملوا في حقوق موكليهم بعدم الحجز تحفظيا أو تنفيذيا على السفينة .

٤- يلتمس إعادة التوزيع على أن يتقاضى البحارة حقوقهم وما تبقي بحجز تحفظيا لباقي الدعاوى .

٥- بالنسبة للفندق يوصي بأن تزيد نسبته من ثم أصبح الطلب جاهز للفصل فيه صدر القرار المطعون فيه في ١٩٩٨/١٢/٥م وقدمت الطلبات في ١٩٩٨/١٢/٦م و ١٩٩٨/١٢/٨م وتم رد محامى ملاك الباخرة في ١٩٩٨/١٢/٨ . . . عد يوم من اكتمال المذكرات أي في ١٩٩٨/١٢/٩م وبعد المداولة تقرر قبول الطلب شكلا لتقديمه وفقا للمادتين ١٩٢/١٧٧ إجراءات من حيث الموضوع نري الفصل فيه على النحو الآتي :ـ

أولا :ـ

لم نجد نصا بشأن الديون الممتازة وتوزيعها وتزاحم الدائنيين في قانون النقل للبضائع لسنة ١٩٥١ م ولا القانون البحري لسنة ١٩٦١م ولم يري بعد مشروع القانون البحري السوداني النور بعد لذا وفقا لنص المادة ٣ من قانون أصول الأحكام والمادة ٦ إجراءات مدنية نلجأ إلي ما تيسر لنا في كتب القانون البحري (الفقه) وقانون المعاملات المدنية لسنة ١٩٨٤م الفصل الرابع حقوق الامتياز هذا ومن المعلوم أن القانون البحري بصفة عامة (ما هو إلا مجموعة الأعراف البحرية إلى استقرت منذ القدم وجري العمل بها بالإضافة إلي الاتفاقات الدولية والفقه القانوني العام فمبادئ القانون

البحري مبادئ عالمية بحيث يتعذر القول بوجود قانون بحري مصـــــري أو آخر بريطاني أو آخر أمريكي فالمبادئ واحدة والقواعد واحدة في كل الـدول البحرية أنظر كتاب القانون البحري كمال طه ص١٨١ في القانون البحـــري المصري ويقول أيضا الفقيه توماس المجلد ١٤ ص٣٢ من القانون البحـــري البريطاني حيث تتطابق جميع القواعد والمبادئ القانونية البحريـــة وبالتـــالي تري معالجة هذا الأمر وفقا للاتفاقية العالمية وقانون المعاملات المدنية الـذي أخذ بروح هذه الاتفاقية .

ثانيا :ـــ

على ضؤ ما تقدم نختلف مع المحكمة فيما ذكرته في محضر البيـــع فيما يتعلق بترتيب الديون الممتازة كما ورد في قرارها وقد نظمت معاهدة بر وكسل لسنة ١٩٢٦م وقد نصت م الأولي منها على أن تعد الديــــون الأتيـــة وحدها ممتازة وهي مرتبة على النحو التالي :ـــ

أولا :ـــ

المصاريف القضائية وغيرها المنصرفة لحفـــظ الســـفينة وبيعـــها وتوزيع ثمنها ويشمل ذلك رسوم المواني والإرشاد والمرابـــط والضرائـــب العامة ومصاريف أخطاء الملاحة والحراسة والصيانة ومصاريف لمـــا قـــام بخفر السفينة عند تسريح طاقمها .

ثانيا :ـــ

الديون الناشئة عن عقد استخدام الربان والطاقم وبـــاقي الأشـــخاص المستخدمين في السفينة و هذه العبارة تشمل أولا كافة الديون الناشـــئة عـــن عقود استخدام الأشخاص في السفينة ولا تشمل ديونا غير ناشئة عـــن هـــذا

السبب وثانيا تمتد إلي جميع الأشخاص المستخدمين في السفينة وإنها قاصرة على المستخدمين في السفينة دون غيرهم من التابعين الذين يعملون على البر أو أعمال الشحن والتفريغ والرص .

ثالثا :ـــ

المكافأة المستحقة عن المساعدة والإنقاذ

رابعا :ـــ

التعويضات المستحقة عن التصادم وحوادث الملاحة .

خامسا :ـــ

الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان والعمليات التي يباشرها خارج الميناء الأصلي للسفينة في حدود سلطاته القانونية بســـبب الحاجـــات الفعلية لصيانة السفينة أو متابعة السفر بغض النظر عما إذا كان الربان مالكا للسفينة أو غير مالك وما إذا كان الدين مستحقا له أو لمتعـــهدي التوريـــد أو الإصلاح أو المقرضين أو المتعاقدين الأخرين .

هذا الترتيب لأصحاب الديون الممتازة كما جاء في الاتفاقيـــة ملـــزم للمحكمة عند توزيع حصيلة أي تسير بنص هذا الترتيب وحيث لم يقدم لنـــا طلب بشأن الترتيب الأول لمطالبة هيئة المواني ، تبقى مطالبة البحارة هـــي التي لها الأولوية وتمنح لهم كدين ممتاز كاملة حتى لو استغرقت كل المبـــالغ واللجوء إلي النسب وفقا لنص م ٢/٨٠٠ معاملات مدنية لسنة ١٩٥٤م يلجأ إليه إذا كانت الحقوق في مرتبه واحدة فأنها تؤدى بنسبة كل منها ما لم ينص القانون بغير ذلك وهذا الحقوق ليست بمرتبه واحدة فهنالك أولوية وترتيـــب لأصحاب الديون الممتازة ولا مجال في تقديرنا في تطبيق نـص م ٢٩١ (١)

رابعاً :ـــ

نختلف مع محكمة الموضوع في اعتبار أتعاب المحاماة على إطلاقها دين ممتاز ورغم أن الاتفاقية لم تشر إلي أتعاب المحاماة وبديـــهي لا تعـد رسوم ومصاريف قضائية ولكن كما استعنا بقانون المعاملات نجد أن قـانون المحاماة لسنة ١٩٨٣م المادة ٤٤ المقيد لأتعاب المحامى حق امتياز خــاص من الدرجة الأولي ولكن لو تمعنت المحكمة إلي هذا النص لوجدت أن هنالك قيد لإعتبار الأتعاب دين ممتاز وحتى لا يعتبر دين عادى ويستحسن إيـــراد نص م ٤٤ التي تنص علي (الأتعاب المحامى حق امتياز خاص في الدرجـة الأولي على ما آل إلي الموكل من الأموال نتيجة للدعوى أو العمل موضـوع الوكالة ولا يمس هذا الامتياز الحقوق المسجلة قبل مباشرة الدعوى أو العمـل وكذلك لا يمس الامتياز المقرر قانونا للمبالغ المستحقة للحكومة من ضرائـب ورسوم وحقوق أخرى).

وبالتالي وعلي سبيل المناقشة العريضة البحتة من الوجهة القانونيـة أ خالف ما ذهبت إليه المحكمة في اعتبار دين المحامى دين ممتاز من الدرجة الأولي هو أن الامتياز ينشأ على ما آل إلي الموكل مـــن الأمـوال نتيجـة الدعـــوى أو الأعمال وطالما أنه لم يؤول لأصحاب الباخرة مال فإن المحـامي لا يعتبر دينه ممتازاً بل دين عادى ومن الخطأ ضمه إلي أصحاب الديـــون الممتازة . وهذا القيد لا ينطبق على المحامين الأخرين الذين ظـــهروا ضـد مالك الباخرة لأن موكليهم آلت إليهم أموال ولكن يأتي أيضا ترتيبـــهم فـي التوزيع بعد طاقم الباخرة و اضطرت المحكمة لاســتخدام نــص م ٢/٨٠٠ معاملات مدنية باعتبار حقوقهم في مرتبة واحدة أن توزع لهم بنســبة كـل منها ولم يرد نص في قانون المحاماة بغير ذلك .

خامسا :ـــ

بخصوص استبعاد الدعاوى التي لم يتم فيها حجز تحفظي أو تنفيذي تختلف مع محكمة الموضوع التي باشرت البيع حول عدم استحقاق البحارة الذين لم يحجزوا على الباخرة سواء تحفظيا أو تنفيذيا ومجرد حجز أحدهم يكفي حيث تعدد الدائنون وتجنبا لمضاعفة إجراءات التنفيذ . كما نشير إلى أن المحكمة التي باشرت البيع لم تعمل على إنزال البحارة والطاقم وظلوا يباشرون العمل حتى تاريخ البيع للباخرة وبالتالي يستحقون جميع حقوقهم عن هذه الفترة وبقائهم على ظهر السفينة كان ضروريا للسلامة البحرية والمحافظة على المال (السفينة) لصالح الدائنين ولا يتصور عقلا ومنطقيا ووجدان سليم أن يحرموا من حقوقهم .

سادسا :ـــ

بخصوص دين فندق التعاون والوكيل البحري المعتاد لا الوكيل الذي كلفته المحكمة لتشغيل الباخرة ومدها بالمواد فهي مصاريف تدخل في المصاريف القضائية فقد جاء في كتاب القانون البحري للدكتور على جمال الدين عوض (والمقصود بذلك المصاريف التي تعطى لمن قام بخفر السفينة وصيانتها بعد تسريح طاقمها ولكن لا تدخل تحت العبارة مصاريف الخفير الذي يعينه المحضر بعد الحجز (هنا الآن – اللجنة الفنية أو المحكمة) بل تدخل هذه المصاريف في المصاريف القضائية أما الوكيل العادي وديون فندق التعاون تدخل في العقود الناشئة خارج السفينة وفقا للفقرة خامسا من الترتيب للديون الممتازة وهي ديون مرتبطة ببقاء ومعيشة البحارة وحيث اعتبرنا بقائهم في العمل ما لم يسرحوا ضروريا كما ذكر سابقا بالتالي يعتبر دين فندق التعاون دينا ممتاز ولكن في المرتبة الخامسة .

سابعاً :ــ

بخصوص حجز مبالغ من حصيلة البيع لصالح دعوى لم تبت فيها المحكمة لقد سبق لهذه الدائرة أن قررت ذلك ولكن في قرارنا رأينا حجز المبالغ التي تتوفر بعد أن يتم استيفاء الديون الحالية الممتازة حسب ترتيبها فإذا تبقت مديونية تحجز لصالح هذه الدعاوى وإذا لم تتبقى أي مبالغ عن حصيلة البيع فليس أمام الدائنين بعد صدور أحكام نهائيا لصالحهم إلى تتبع ملاك الباخرة في أي موقع كان أو الحجز على أحد سفنه الأخرى استيفاء لديونهم .

عليه مما تقدم نري أن نأمر لما يلي وفقا لنص م ٢٠٥ أ ج إجراءات مدنية :ــ

١/ إلغاء أي توزيع تم في محضر البيع لحصيلة بيع الباخرة

٢/ إعادة الأوراق لمحكمة بيع السفينة بالسير من جديد على هدي هذه المذكرة

٣/ يخطر الأطراف

محمد على خليفة

قاض الاستئناف ورئيس الدائرة

بور تسودان

نادية سليمان	جمال وداعة الله النيل
قاضى الاستئناف	قاضى الاستئناف

(صدر تحت توقيعي اليوم ١٩٩٨/١٢/٩م)

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة مديرية البحر الأحمر بور تسودان

توكيلات عدوى للتجارة والملاحة

/ ضد /

السفينة الغار كادوز وآخر

أ س م / ٣ / ١٩٩٠م

القـــــــرار

أقام المستأنفين أصليا (المدعين) الدعوى رقم ٩٠/١٧ أمام محكمة بور تسودان الجزئية ضد المستأنف ضدهم أصليا (المدعي عليهم) يدعون بأن المستأنف ضدهم قد تعاقدوا معهم علي أن يتولوا عمل الوكالة البحرية للباخرة قبرائيلا وذلك في حوالي ١٩٨٧م .

وبموجب تلك الوكالة قدم المستأنفون خدمات الوكالة البحرية لتلك الباخرة وبلغت قيمة تلك الخدمات مبلغ ٢٧,٦٧٩,٠٠٠ دولار أمريكي ولذلك طالبوا بالحكم لهم بهذا المبلغ زائد أتعاب المحاماة والرسوم .

وبعد تصريح الدعوى تقدم المستأنفون أصليا بطلب بموجب المادة ١٦١ من قانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م للحجز علي الباخرة الغار كادوز الموجود بالميناء مدعين أن هذه الباخرة هي ذات الباخرة قبرائيلا قبل تغيير أسمها وبعد أن استمعت المحكمة لبينة مندوب المستأنفين أمرت بالحجز علي تلك الباخرة وأعلان المستأنف ضدهم أصليا لإبداء الأسباب المانعة من الحجز أو تقديم الضمان . تقدم محامي المستأنف ضدهم أصليا بمذكرة بالأسباب المانعة وعقب محامي المستأنفين علي تلك المذكرة

وبتاريخ ٩٠/١/٩م أصدرت المحكمة أمراً بفك الحجز عن الباخرة الغار كادوز وذلك بعد أن أثبت لها أن الباخرة الغار كادوز هي ذات الباخرة قبرائيلا غير أن محكمة الموضوع لم تري إن هنالك سببا للحجز عليها بعد أن أتضح لها أن تلك الباخرة قد حضرت للسودان ثلاثة مرات بعد أغسطس ١٩٨٧م تاريخ نشوء الحق به وفي ذلك دلالة واضحة أن المستأنف ضدهم أصلياً لم يقصدوا تعطيل أو تأخير تنفيذ أي حكم قد يصدر ضدهم .

وفي ٩/١/ ٩٠م تقدم محامي المستأنفين أصلياً باستئناف ضد الأمر الصادر بفك الحجز عن الباخرة وفي اليوم التالي ٩٠/١/١٠م تقدم محامي المستأنفين بمذكرة استئناف أخري وطلب إلغاء المذكرة التي تقدم بها في ٩٠/١/٩م ويمكن تلخيص تلك المذكرة في الآتي :-

(١) أنكر المستأنف ضدهم أصلياً ابتداءً أن الباخرة الغار كادوز هي نفسها الباخرة قبرائيلا التي كان المستأنفون وكلاءها البحريين حتى أغسطس ١٩٨٧م وهذا الإنكار من جانبهم دلالته واضحة وعلي التهرب من دفع هذه المديونية .

(٢) الزيارات الثلاثة التي قامت بها الباخرة للسودان بعد أغسطس ١٩٨٧م كانت باسم الغار كادوز الجديد ولم تكن باسم قبرائيلا ولم يعلم المستأنفين بذلك إلا في ٩٠/١/٣ بعد استلامهم خطاب هيئة الموانئ البحرية الذي أكد إن الباخرة الغار كادوز هي نفسها الباخرة قبرائيلا ولم يقدم المستأنف ضدهم أي بينة لإثبات العكس .

(٣) أخفي المستأنف ضدهم واقعة تغيير أسم السفينة من قبرائيلا إلى الغار كادوز بغرض منع تعرف المستأنفين علي السفينة .

(٤) استخدم المستأنف ضدهم وكيلا بحريا جديدا في الرحلات الثلاثة بعد أغسطس ١٩٨٧م دون إبلاغ المستأنفين بإنهاء وكالتهم وهذا يوضح فيه المستأنف ضدهم المبينة علي عدم أتاحه أي فرصة للمستأنفين لاكتشاف أن الباخرة الغار كادوز هي ذات الباخرة قبرانيلا .

رد محامي المستأنف ضدهم أصليا علي رد ذلك الطلب وفي نفس الوقت تقدم باستئناف مقابل ضد الأمر الصادر بأن الباخرة الغار كادوز هي ذات الباخرة قبرانيلا . ويتلخص ردة علي الاستئناف في الآتي :-

١/ من حيث الشكل :-

اعترض محامي المستأنف ضدهم أصليا علي تقديم محامي المستأنفين أصليا بمذكرتين للاستئناف الأولي في ٩٠/١/٩ م والثانية في ٩٠/١/١٠م وهو يلتمس شطب المذكرة الأولي لأنه لم يكن فيها أي سبب للاستئناف . أما الثانية فهو يري أن محامي المستأنفين لم يقدم أي سند قانوني يعطيه الحق في إلغاء المذكرة الأولي وتقديم مذكرة ثانية ولذلك فهو يلتمس شطبها أيضا :-

٢/ من حيث الموضوع :-

يلتمس شطب المذكرة المقدمة بتاريخ ٩٠/١/١٠م بناء علي أسباب مذكرته بالاستئناف ضد الأمر الصادر برفض الأسباب المانعة ويتلخص استئنافه المقابل في الآتي :-

١) أن محكمة الموضوع قد رفضت الأسباب المانعة استنادا علي خطاب هيئة الموانى البحرية الصادر بتاريخ ٩٠/١/٣ والذي يؤكد أن الباخرة الغار كادوز هي ذات الباخرة قبرانيلا .

٢) تقدم محامي المستأنف ضدهم أصلياً بطلب للسيد القاضي الجزئي أوضح فيه معلومة في غاية الأهمية وهي إن هيئة الموانى البحرية قد قررت إلغاء خطابها الصادر بتاريخ ٩٠/١/٣ لأن ما ورد فيه مخالف للحقيقة وطلب من المحكمة أن تستوثق من ذلك غير أن المحكمة رفضت ذلك الطلب مقررة أن ما جاء فيه لا يغير قرارها ومع ذلك اعتمدت على ذلك الخطاب وقررت إن الباخرة الغار كادوز هي نفسها الباخرة قبرانيلا

٣) كل المستندات المقدمة لمحكمة الموضوع وهي شهادات الباخرة ليس فيها أي إشارة للباخرة قبرانيلا .

٤) قدم محامي المستأنف ضدهم اصلياً لهذه المحكمة خطاب صادر من هيئة الموانى البحرية بتاريخ ٩٠/١/١٠م وهو يلغي خطابها الأول الصادر بتاريخ ٩٠/١/٣م .

٥)لم يقدم الإدعاء أي بينة لإثبات أهم إدعاء في دعواه إلا وهو أن السفينة المحجوزة هي ذات السفينة قبرانيلا .

رد محامي المستأنفين اصلياً علي طلب الاستئناف المقابل مؤكداً صحة قرار محكمة الموضوع فيما يتعلق بالنقطة الخاصة بان الباخرة الغار كادوز هي ذات الباخرة قبرانيلا . ويتلخص رده في الآتي:-

(١) خطاب هيئة الموانى البحرية المؤرخ ٩٠/١/٣م صادر من هيئة حكومية ولذلك فأن المادتين ٤١ ، ٤٢ من قانون الإثبات سنة ١٩٨٣م تنطبقان عليه ما لم يثبت تزويره

(٢) قدم المستأنف ضدهم اصلياً شهادتي تسجيل مؤقتة للباخرة الغار كادوز وقد انتهت فترة سريانهما في ٨٩/١٠/٢٤م ولم يقدموا شهادة تسجيل سارية المفعول توضح هوية هذه الباخرة .



(٣) المستندات التي قدمها المستأنف ضدهم أصليا لا تنفي أن هذه الباخرة كانت تسمي قبرائيلا في أغسطس ١٩٨٧م تاريخ نشوء سبب الخصومة وهذا هو لب الموضوع .

(٤) لم يكن خطاب هيئة المواني البحرية المؤرخ ١٩٩٠/١/١٠م مطروح أمام محكمة الموضوع عندما أصدرت قرارها بتاريخ ٩٠/١/٩م .

أري مناقشة الطلب علي النحو الآتي :-

أولا :-

من حيث الشكل :-

أعترض محامي المستأنف ضدهم أصليا علي تعديل محامي المستأنفين أصليا لمذكرة الاستئناف التي تقدم بها في ٩٠/١/٩م غير أنني أري أن مثل هذا التعديل جائز قانونا وذلك أعمالا لنص المادة ٧٧ من قانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م مقروؤة مع المادة ٣٠٣ من نفس القانون . ولقد قدم الاستئناف خلال القيد الزمني المحدد لتقديم الاستئناف طبقا لنص المادة ١٩٢ من قانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م ولذلك فهو مقبولا شكلا .

ثانيا :

من حيث الموضوع :-

أري مناقشة طلب الاستئناف الأصلي والمقابل سويا منعا للتكرار وكسبا للوقت لأن حجز الباخرة فيه ضرر بليغ للمستأنف ضدهم أصليا . وسوف أناقش الطلبين علي النحو الآتي :-

(١)من الواضح أن محكمة الموضوع قد اعتمدت اعتمادا كليا علي خطاب هيئة المواني البحرية المؤرخ ٩٠/١/٢م في قرارها الصادر بأن

الباخرة الغار كادوز هي نفسها الباخرة قبرائيلا إذ ليس هنالك أي بينـــة أخري معدمة في هذا الشأن غير ذلك الخطاب . والآن تقـــدم محـــامي المستأنف ضدهم أصليا بخطاب آخر لهذه المحكمة صادر مـــن نفـس المحكمـــة بتـــاريخ ١٩٩٠/١/١٠م يلغـــي الخطـــاب الأول المـــؤرخ ١٩٩٠/١/٣م وطبقا لنص المادة ٢٠٣ من قانون الإجراءات المدنية فأنه لا يجوز للأطراف في الاستئناف تقديم أدله جديده في هـــذه المرحلـــة وبالطبع فأن الاستثناء الوارد في الفقرة (أ) من نفس المادة لا ينطبـــق علي حالتنا هذه لأن محكمة الموضوع لم ترفض قبول هذا المستند لأنـــه لم يقدم لها أصلا .

ولابد لي إن أقرر هنا أن محكمة الموضوع قد تسرعت في إصـــدار القرار بالرغم من أن محامي المستأنف ضدهم اصليا قد تقدم بطلب للمحكمـــة أوضح فيه أن هيئة الموانئ البحرية قد قررت إلغاء خطابها المـــؤرخ فـــي ١٩٩٠/١/٣م وكان عليها أن تستوثق من هذه المعلومة قبل إصدار القـــرار الذي اعتمدت فيه علي ذلك الخطاب ولذا أري تحقيقا للعدالة :-

(١) أن تعاد الأوراق لمحكمة الموضوع لســماع بينـــة حـــول المســـتندين لمعرفة سبب التعارض الواضح فيهما مع أنهما صادران من هيئة واحدة وبعد ذلك تقرر فيما يستجد أمامها من بينات إذا كانت البـــاخرة الغـــار كادوز هي ذات الباخرة قبرائيلا.

(٢) لقد أخطأت محكمة الموضوع عندما أمرت بفك الحجز عـــن البـــاخرة الغار كادوز بعد أن ثبت أمامها أنها نفس الباخرة قبرائيلا التي يدعـــي المستأنفون أصليا أن لهم عليها ديون كمـــا أن استشـــهادها بالســـابقة القضائية شركة كوستي (ب) تريوبس ضد كامل التوم يعقوب جاء فـــي

غير محله لأن وقائع هذه السابقة تختلف اختلافا كليا عن وقائع هـــذه الدعوى .

وبالرجوع لنص المادة ١٦١/١/أ من قانون الإجراءات المدنية نجدها تنص علي الآتي :-

(يكون علي وشك التصرف في كل جزء من ذلك المال أو بنقلة من دائـــرة اختصاص المحكمة .

وهذا النص واضحا وينطبق علي الوقائع التي أمامنا الآن فالمستأنف ضدهم أصليا شركة أجنبية ولا تملك أي أموال في السودان غير هذه الباخرة وبالطبع بعد خروج الباخرة من السودان ليس هنالك أي ضمان في أن ترجـع مرة أخرى له ذلك لأن الباخرة بطبيعتها في حركة دائبة بين شـــتى موانـــي العالم ورجوعها للسودان مرتبط علي حصولها علي شحنه لنقلـــها للســـودان ولذلك فأن مغادرة الباخرة للسودان دون تقديم الضمان سوف يؤدي حتمـــا لتعطيل أي حكم قد يصدر ضد المستأنف ضدهم أصليا وعلي أحسن الفروض فيه تأخير لتنفيذ ذلك الحكم لحين عودة الباخرة للسودان مرة أخري .

ولما تقدم أقرر الآتي :-

أمــــــر :-

١/ يستمر الحجز علي الباخرة الغار كادوز .

٢/ تعاد الأوراق لمحكمة الموضوع للعمل وفق هذه المذكرة .

محمد صالح محمد

قاضي مديرية البحر الأحمر

بور تسودان

٢٧ /١/١٩٩٠م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة مديرية البحر الأحمر بور تسودان

أصحاب الباخرة الغار كادوز

/ ضد /

توكيلات عدوى للتجارة و الملاحة

أ س م / ٣٠ / ١٩٩٠م

القـــــــرار

هذا طلب استئناف مقدم من محامي المستأنفين (المدعي عليهم) ضـــد الأمر الصادر بتاريخ ٩٠/٢/٢١م من محكمة الموضوع لصالح المســـتأنف ضدهم (المدعين) في الدعوى رقم ٩٠/١٧ والقاضي بالحجز علي البـــاخرة الغار كادوز المملوكة للمستأنفين لحين إيداع قيمة الدعـــوى وذلـــك بعـــد أن قررت المحكمة أن الباخرة الغار كادوز هي ذات الباخرة قبرائيلا.

وبتاريخ ٩٠/٣/٧م تقدم محامي المستأنفين بهذا الاستئناف ضد ذلـــك الأمر ينعى في صحته . ويتلخص استئنافه في الآتي :-

(١) لقد اعتمدت محكمة الموضوع في قرارها ذلك علي المستند الذي قدمـــه المستأنف ضدهم مع إن ذلك المستند مجرد فهرست وليس المرجع الذي يوضح ملكية السفن .

(٢) اعتمدت أيضا محكمة الموضوع علي بينة الشاهد محمود سيد أحمـــد ولقد وضح أن هذا الشاهد منحاز للإدعاء وهذا يقلل من قيمة شهادته .

رد محامي المستأنف ضدهم علي ذلك الطلب مؤكداً علـــي صحـــة الأمر الصادر من محكمة الموضوع .

قدم الطلب خلال الميعاد المحدد لتقديم الاستئناف طبعا لنص المـــادة ١٩٢ من قانون الإجراءات المدنية سنة ١٩٨٣م ولذلك فهو مقبول شكلا .

وموضوعا وبعد اطلاعي علي محضر الإجراءات اتضح لي صحـــة الأمر المطعون فيه ذلك لأن المستأنف ضدهم قدموا البينة الكافية لإثبـات ان الباخرة الغار كادوز هي ذات الباخرة فبراتيلا . أما القول بأن الشاهد محمـــد سيد احمد منحازا للإدعاء فذلك مجرد إدعاء لا يسنده دليل فلقد أدلـــي ذلـــك الشاهد بأقواله علي اليمين وذلك بعد اطلاعه علي مستندات الباخرة . ولـــو كان ذلك صحيحاً كان علي محامي المستأنفين أن يطعن في شهادته أمـــام محكمة الموضوع إعمالا لنص المادة ١/٣٢ من قانون الإثبات سنة ١٩٨٣م.

ولما تقدم أقرر الآتي :-

أمـــــــر :-

١/ يؤيد الأمر المطعون فيه .

٢/ يشطب الاستئناف برسومه .

محمد صالح محمد

قاضي مديرية البحر الأحمر / بور تسودان

٢٢ / ٥ /١٩٩٠م

بسم الله الرحمن الرحيم

محكمة استئناف ولاية البحر الأحمر

بور تسودان

الدائرة المدنية

أمام :-

السيد / عبد الرؤوف حسب الله ملاسى رئيساً

السيد / محمد صالح علي عضواً

السيد / عبد العزيز الرشيد عضواً

أصحاب الباخرة الغار كادوز .... المستأنف

/ ضد /

توكيلات عدوى للتجارة والملاحة ...... المستأنف ضده

م أ / أ س م / ٧ / ١٩٩٠م

المذكـــــــــرة

أقام المستأنف عليهم الدعـوى رقـم ١٧./١٩٩٠م فـي مواجهـة المستأنفين يطالبونهم فيها بمبلغ ٢٧,٦٧٩ دولاراً أمريكياً عبارة عما يقـابل خدماتهم للمستأنف عليهم أبان تعاقدهم معهم بتولي أعمال الوكالـة البحريـة للسفينة فبراتيلا في أو حوالي يوليو ١٩٨٧م والتـي تعـدل أسـمها لأسـم المستأنفين الأول كما تعدل أسم مالكها لاسم المستأنفين الثواني .

بعد سماعها لمندوب المستأنف عليهم وإطلاعها علـى المستندات المقدمة منه أمرت المحكمة الجزئية بتاريخ ١٩٩٠/١/٤م بـإجراء الحجـز

علي الباخرة المذكورة والتي أصبحت تحمل اسم الغار كادوز وهي راسـية في ميناء بور تسودان وحددت جلسة ١٩٩٠/١/٦م لإعـلان المسـتأنفين لإبداء الأسباب المانعة من الاستمرار في الحجز أو إيداع قيمة الدعوى نقـداً مع مصاريف الدعوى وأتعاب المحاماة .

وفي تاريخ المحدد حضر محامي المستأنفين ومعه قبطـان البـاخرة المذكورة وقدم أسبابه المانعة من الحجز ومعها عددا من مستندات السـفينة بلغت ستة مستندات ألتمس بعدها محامي المستأنف عليهم إمهاله للاطـلاع عليها وترجمة ما يحتاج إلى ترجمة منها وتصويرها وقد أمهلتـه المحكمـة لجلسة ١٩٩٠/١/٨م . وفي هذه الجلسة تسلمت المحكمة رد المستأنف عليـهم وحددت جلسة في اليوم التالي للقرار . وفي هذا اليوم وقبل تـلاوة القـرار تقدم محامي المستأنفين بطلب أشار فيه إلى أن هيئة المواني أصدرت خطاب أخرا ألغت بموجبه خطابها السابق المؤرخ ١٩٩٠/١/٣م والذي كان قد جاء فيه ما يفيد بأن الباخرة الغار كادوز هي نفسها الباخرة قابربيلا . وقد نفـي محامي المستأنف عليهم علمه بهذا الخطاب الذي أشار إليه محامي المستأنفين وذكر بأن خطاب هيئة المواني البحرية المؤرخ ١٩٩٠/١/٣م هـو مسـتند رسمي في معني المادة ٤١ من قانون الإثبات ولذلك فلا يجوز الطعن فيه إلا عن طريق التزوير ولم تشأ محكمة الموضوع أن ترجئ إصـدار قرارهـا لحين الإطلاع علي ذلك الخطاب وقالت بأنه وطالما أن القرار جاهز لتلاوته فليس هنالك ما يمنع من تلاوته وقامت بتلاوته بالفعل وقد ذيلته بأمر بفـك الحجز علي الباخرة المذكورة ولكن ليس استنادا إلى الأسباب التي قال بـها المستأنفون باعتبارها أسبابا تمنع الحجز ولكنه علي أساس أنه ليس هنالك مـا يستدعي الحجز إذ إن هذه الباخرة سبق لها أن حضرت إلى السودان ثـلاث

مرات بعد أغسطس ١٩٨٧م وهو تاريخ نشوء حق المستأنف عليهم وفي هـذا دليل قاطع علي أنهم لا ينون التهرب أو تعطيل تنفيذ أي حكـم قـد يصـدر ضدهم .

وعند عرض الأمر أمام السيد قاضي المديرية تقدم محامي المستأنفين بصورة من خطاب هيئة الموانئ البحرية المـؤرخ ١٩٩٠/١/١٠م ومـن فحواه يبين أن هيئة الموانئ البحرية قد ألغت بمقتضاه خطابها السابق المؤرخ ١٩٩٠/١/٣م المشار إليه عالية كما بين أنه أقتصر علي بيان مقارنة تبين المعلومات الخاصة بالباخرة قابريلا والمعلومات الخاصة بالبـاخرة الغـار كادوز دون إبداء الرأي الخاص بهم وما إذا كانت هـذه المعلومـات فـي مجموعها تفيد وحدة الباخرتين أم لا .

وبعد عرض للوقائع أصدر سيادته قراراً ألغي بموجبه قرار السـيد قاضي الموضوع علي أساس أن طبيعة عمل البواخر تقتضي التنقل من بلـد إلى بلد مما يضعف حق المستأنف عليهم في استرداد حقهم إذا ما حكم لـهم به ثم ذيل قراره بأمر بإلغاء الحجز علي الباخرة المذكورة ووجه محكمة أول درجة لسماع البينة حول أسباب التعارض الظاهر في المستندين الصـادرين من هيئة الموانئ البحرية . وضد هذا القرار يتقدم أمامنا الأسـتاذ عثمـان الشريف المحامي نيابة عن أصحاب الباخرة المحجوزة بهذا الطلب المطـول والذي يدور في جملته حول خطأ السيد قاضي المديرية في قبوله لاسـتئنافين علي التوالي من المستأنف عليهم ألغوا بموجب الأخير منهما الأول رغم أن السيد قاضي المديرية كان قد صرح هذا الطلب وأعلن المستأنفين بموجبـه . كما نعي الطالب أيضاً علي قرار السيد المديرية رفضه للمستند الذي تقدمـوا به إليه وهو خطاب هيئة الموانئ المؤرخ ١٩٩٠/١/١٠م في حين أنه كـان

يمكن أن يفصل فيه وفقاً للمادة ٢/٢٠٣ من قانون الإجراءات المدنية . وأخيراً ينعى الطالب علي قرار السيد قاضي المديرية توجيه بسماع البينة حول التضارب الذي وقع بالمستندين المذكورين إذ لا يصح استيضاح جهة حكومية عن تصرفاتها القانونية فهي مخيرة أي الأخيرة في أن تلغي خطابها الأول وتكتب آخر غيره.

أتحنا الفرصة للمستأنف عليهم للرد فجاء ردهم مستغرباً لما إثارة الطالب بالإضافة إلى :-

(١) أنه لا يجوز استئناف قرار السيد قاضي المديرية لأنه ليس منهياً للخصومة .

(٢) أن جهة الاستئناف تملك الحق في استبعاد أو تعديل أي مسألة أو مذكرة وذلك وفقاً للمواد ٣٠٢ و ٧٥ إلى ٧٨ من قانون الإجراءات المدنية .

(٣) أن خطاب هيئة الموانى البحرية المؤرخ ١٩٩٠/١/١٠م قد جاء محوطا بالشك فالتوقيع غير واضح ووظيفة صاحب التوقيع غير واضحة وكذا القسم الذي يتبع له غير واضح مما ينفي إضفاء صفة المستند الرسمي عليه .

(٤) أن المواصفات الموضحة في خطاب هيئة الموانى البحرية المؤرخ ١٩٩٠/١/١٠م جاءت متطابقة في معظم وأهم المعلومات بالنسبة للباخرتين مما يعني أنهما باخرة واحدة في واقع الأمر وهي الباخرة قابربيلا .

وهكذا يكون الطلب جاهزاً الآن للفصل فيه موضوعاً بعد أن قبلناه شكلاً ، وفي تقديري أن السيد قاضي المديرية قد وفق في شق من قراره ولم يوفق في الآخر .

صحيح أنه وفقاً للمادة ٢٠٣ من قانون الإجراءات المدنية فأنه يجوز للمحكمة المستأنف أمامها أن تقبل أدلة جديدة بالشروط التي بينتها نفس المادة والمادة التالية لها إلا إن الأمر يقتضي في ظروف هذه الإجراءات سماع بينة كاملة حول التناقض الظاهر في الخطابين المذكورين وهو أمر سوف يحرم الأطراف الفرصة للتقاضي أمام درجة من درجات التقاضي إذا قامت محكمة المديرية بسماع تلك البينة وإصدار قرارها فيه . كما وأننا نلاحظ أن محكمة الموضوع قد أولت هذه الإجراءات اهتماما فائقاً فهي لم تجاوز في تحديد جلساتها اليومان ولذلك فلا نجد أن أي ضرر سوف يحيق بالطالبين أن هم عادوا ببينتهم لسماع أمام محكمة أول درجة .

لذلك ففي تقديري أن محكمة المديرية كانت موفقه في هذا الشق من قرارها عندما أمرت بإعادة الأوراق لسماع البينة حول ذلك التناقض بواسطة محكمة الموضوع.

أما ما طرحته محكمة المديرية من أسباب لإعادة توقيع الحجز علي الباخرة المذكورة فلم يكن موفقاً إذ أنها بحثت أمراً يدخل في صميم محكمة الموضوع وهو تقييمها للأسباب المقدمة للحجز والأسباب المانعة من الحجز ثم تحليلها للمادة ١٦١ من قانون الإجراءات المدنية وإصدار قرارها بإجراء الحجز فما الذي تركته إذن لمحكمة الموضوع وقد أعيد إليها الأمر برمته لاتخاذ القرار فيه بعد تقيمها للبينة .

لقد كان علي السيد قاضي المديرية أن يصدر أمره بالحجز علي الباخرة المذكورة لحين سماع البينة التي أمر بسماعها وهذا يعني فقط إعادة الحال إلى مرحلة الحجز المبدئي قبل تقييم الأسباب المانعة لا أن يقيم هو البينة ويسبب قراره بالحجز .ولذلك فأني أخالفه في هذا الشق من القرار .

لقد رأيت أن أدخل في الموضوع مباشرة وأن أرجي الحديث عما أثاره مقدم الطلب لأني لا أجد من حيث القانون ما يغل من سلطات المحكمة في قبول مذكرات جديدة طالما أنها رأت دواعي ذلك ويكفي أن أشير هنا وعلي وجه الخصوص إلي نص المادة ١٩٣ من قانون الإجراءات المدنية والذي يعطي المحكمة الحق في أن تأذن للمستأنف بالتمسك بأي سبب آخر غير الذي ذكر في عريضة الاستئناف . وليس هنالك ما يمنع من أن يكون هذا السبب قد قدم في شكل عريضة جديدة أم ذكر شفاهه أمام محكمة الاستئناف وفقاً للمادة ١٩٦ من نفس القانون .

هذا من جهة ومن جهة أخري فأن ما جاء بالمادة ٣٠٣ من نفس القانون يجعل المحكمة في حل عن كل ما يمكن أن يثار عن سلطتها التقديرية في تصحيح أي خطأ أجرائي .

لذلك فأني لا أجد في كل ما أثاره مقدم الطلب مما هو يدخل في إجراءات المحكمة ما يمكن أن يقف حجر عثرة أمامها .

وأما ما كان بشأن ما أثاره السيد محامي المستأنف عليهم من أن قرار السيد قاضي المديرية ليس من القرارات التي تنهي الخصومة أو التي يجوز استئنافها فأني أقول بأن القرار كان يقضي بالحجز علي باخرة وهو قرار أشارت إلي حكمه الفقرة الثانية من المادة ١٧٦ من قانون الإجراءات المدنية .

وأما ما أثاره بخلاف هذا فأن أمره متروك للتقييم بواسطة محكمة الموضوع

وعلي هذا فإذا وافق الزميلان المحترمان فأني أري :-

(١) أن نؤيد قرار السيد قاضي المديرية في الشق الخاص بإعـــادة الأوراق لمحكمة أول درجة لسماع البينة حول التناقض الوارد بخطـــابي هيئـــة الموانى البحرية المؤرخين ٣/١/١٩٩٠م و ١٠/١/١٩٩٠م .

(٢) أن نؤيد قرار السيد قاضي المديرية الخاص بإعادة الحجز علي الباخرة المذكورة ولكن ليس علي أساس أسبابه التي ذكرها وإنما علي أســـاس آخر وهو الحجز المؤقت لحين سماع البينة المذكورة .

(٣) أن تحمل مقدم الطلب رسومه .

محمد صالح علي

قاضي محكمة الاستئنـــاف / بور تسودان

١١ / ٢ /١٩٩٠م

أوافـــق

وأضيف بأن محكمة الموضوع لم توفق في قرارها بعدم الاســتجابة لطلب الحجز علي فرض أن الباخرة المطلوب الحجز عليها هـــي المعنيــة بالفعل وكما أشار إلي ذلك السيد قاضي المديرية ومن جهة أخري لم تنـــاقش الدفع الجوهري الذي تقدم به المحجوز عليهم الذي يتمثل فـــي أن البـــاخرة المطلوب الحجز عليها ليست هي الباخرة التي حجزت بالفعل وبالتالي جـــاء قرارها مرتكزاً علي أحد الأسباب المانعة التي تقدم بها المحجوز عليهم مـــع أنه سبب واهي ولا يمنع الحجز متي ما توفرت أسبابه إلا أن قرار محكمـــة المديرية قد جاء صحيحاً في جوهرة ولكنه لم ينبى علي أســـباب صحيحـــة حيث أن السفينة المطلوب الحجز عليها لم يتم التحقيق من تواجدها بالمينـــاء وبالتالي فأنني أتفق مع زميلي المحترم محمد صالح بإعادة الأوراق للتحقيـــق

عن السفينة المطلوب الحجز عليها وأن يستمر الحجز مؤقتا بموجب المـــادة ٢١٣ إجراءات مدنية .

عبد العزيز الرشيد

قاضي محكمة الاستئنــــاف / بور تسودان

١١ / ٢ /١٩٩٠م

١٩٩٠/٢/١١م

أوافـــق

عبدالروؤف حسب الله ملاسي

قاضي المحكمة العليـــا

وقاضي محكمة الاستئنــــاف – ببور تسودان

١١ / ٢ /١٩٩٠م

١٩٩٠/٢/١١م

أمــــر

(١) يؤيد قرار حجز الباخرة ليكون بصفة مؤقتة لحين نظر الطلــب حــول الحجز علي الباخرة وإصدار القرار بشأنه وفقاً للمذكرة .

(٢) لا أمر بشأن الرسوم .

عبدالروؤف حسب الله ملاسي

قاضي المحكمة العليـــا

وقاضي محكمة الاستئنــــاف – ببور تسودان

١١ / ٢ /١٩٩٠م

رقم الإيداع ٢٠٠٣/٩٠٤١

بسم الله الرحمن الرحيم

الفهـــــرس